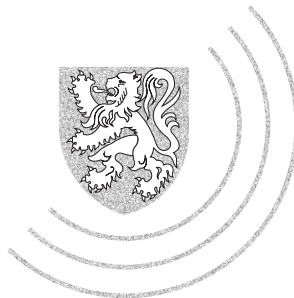


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

26 november 2001

ONTWERP VAN DECREET

**houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat,
het Vlaamse Gewest, het Waals Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest
met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS**

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	7
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	11
Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen	17
Advies van de Raad van State	21
Ontwerp van decreet	31
Bijlagen	33
Bijlage 1 : Samenwerkingsakkoord	35
Bijlage 2 : Investeringsplan 2001-2012 van de NMBS dd. 21 mei 2001	51
Bijlage 3 : Verklarende nota bij het Samenwerkingsakkoord	97
Bijlage 4 : Investeringsplan 2001-2012 van de NMBS dd. 22 augustus 2001	103

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Achtergronden

Sinds begin jaren 90 van de vorige eeuw houden de spoorwegen een meerjarenplanning voor investeringen aan, die, gebaseerd op verdeelsleutels en een totale budgettaire massa een meerjarenprogramma vormen dat door de bevoegde minister ter goedkeuring wordt voorgelegd in het federale parlement. Van meetaf aan vormde deze werkwijze voorwerp van intense debatten, waarin de gewesten werden betrokken, vanwege de weerslag die de investeringsplanning heeft op de mobiliteitsafwikkeling van het vervoer per spoor.

De Vlaamse regering heeft bij haar onderhandelingen met de Staat, het Waals gewest en het Brussels Hoofdstedelijk gewest de resolutie van het Vlaams Parlement tot leidraad genomen, wat resulteert in een akkoord over het investeringsplan en een 'Verklarende nota van 14 juli 2001', waarin de principes van het samenwerkingsakkoord worden verduidelijkt. Dit akkoord van 14 juli 2001 hebben de vertegenwoordigers van de Vlaamse regering op 17 juli 2001 ter kennis gebracht aan de leden van de Vlaamse regering (VR/PV/2001/31 – punt 1 en VR/2001/17.07/DOC.0806). De Vlaamse regering besliste haar goedkeuring te hechten aan het ontwerp van samenwerkingsakkoord en aan de bijhorende bijlagen, gelastte tevens de minister-president van de Vlaamse regering, de Vlaamse minister bevoegd voor vervoer [sic], en de Vlaamse minister, bevoegd voor ruimtelijke ordening het ontwerp van samenwerkingsakkoord te ondertekenen en voegde in de beslissing van 17 juli 2001 toe dat de manier van financieren die desgevallend wordt aangewend, geen negatieve invloed kan hebben op het voor het Vlaamse Gewest gewaarborgde deel in de 60/40 verhouding. Deze beslissing is op 18 juli 2001, samen met het ondertekende ontwerp van samenwerkingsakkoord aan de federale overheid overgemaakt.

2. Het samenwerkingsakkoord en zijn bijlagen

Het Samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS omvat luidens art. 4 van bovengenoemd akkoord meerdere bescheiden, met name het Samenwerkingsakkoord zelf, het investeringsplan, waarvan de Raad van Bestuur van de NMBS akte heeft genomen op 1 juni, de Verklarende nota van 14 juli 2001 en het aangepaste investeringsplan dat ter kennis is gebracht van de Raad van Bestuur van de NMBS op 3 september, en dat door de federale minister van Mobiliteit en Vervoer aan het Vlaams gewest is overgemaakt op 17 september 2001.

In de Verklarende nota, die luidens art. 4 van het samenwerkingsakkoord daarvan een bijlage vormt, worden de financieringsprincipes van het investeringsplan vastgesteld, waardoor het mogelijk is voorziene projecten binnen het Vlaamse gewest te versnellen. Tevens worden de infrastructuurwerken betreffende de toegang tot de luchthaven van Brussel Nationaal, als projecten van nationaal belang erkend, waardoor ze buiten de Vlaamse budgettaire enveloppe vallen ten belope van 10 miljard Bef en worden de moderniseringswerken voor de transregionale lijnen 161 en 124 uit het Vlaamse aandeel gehouden.

Er is in de Verklarende nota ook gesteld dat er een 'analyse van de behoeften' zal gemaakt worden, wat het moet *'mogelijk maken de investeringsopties te verfijnen en aan te passen'*. Daarmee wordt voor het eerst de objectieve behoeftenanalyse bij de investeringsplanning voor de spoorwegen ingeschreven.

Een andere belangrijke verwezenlijking is het oprichten van een 'Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit'. Dit overlegorgaan is belast met het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan. Dit belangrijke overlegorgaan zal er in elk geval toe bijdragen dat het Vlaamse Gewest een meer duidelijke rol zal kunnen spelen in de besluitvorming over de spoorwegen en de mobiliteitseffecten die ze genereren binnen het Vlaams Gewest, door de permanente samenwerking die ontstaat binnen het overlegorgaan.

3. Goedkeuringsprocedure

Dit samenwerkingsakkoord heeft betrekking op aangelegenheden waarvoor de gewesten door art. 39, van de Grondwet bevoegd zijn. Krachtens het samenwerkingsakkoord wordt tevens naast de reeds bestaande Interministeriële conferenties een nieuwe overlegstructuur opgericht, het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit.

Wat betreft de gewestaangelegenheden, regelt dit samenwerkingsakkoord de termijnen binnen dewelke het gewest de procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen – zoals de stedenbouwkundige vergunning – worden afgewerkt. Deze termijnen bedragen achttien maanden voor de projecten van spoorverdubbeling op de lijnen 161 tussen Brussel en Ottignies en 124 tussen Brussel en Nijvel, voor de lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw, en voor de nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen. De gewesten verbinden zich ertoe zo nodig de ruimtelijke uitvoeringsplannen te wijzigen of op te maken voor de realisatie van deze projecten. In het geval van wijziging aan de verschillende stedenbouwkundige en ruimtelijke ordeningsplannen, worden de termijnen met twaalf maanden verlengd. De termijnen lopen zodra de verzoeker een volledig dossier heeft ingediend.

Voor het einde van 2001 zal de NMBS, in opdracht van de federale overheid, het dossier voor de tweede spoortunnel onder de Schelde indienen, dat moet toelaten de procedure voor de opmaak van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan te starten. Voor het einde van 2002 zal de NMBS, in opdracht van de federale overheid, bij de bevoegde gewestelijke overheden, het volledige dossier indienen voor het aanvragen van de administratieve toelatingen en vergunningen voor de projecten van spoorverdubbeling op de lijnen 161 tussen Brussel en Ottignies, 124 tussen Brussel en Nijvel, en voor de Tweede Havenontsluiting van Antwerpen.

Dit samenwerkingsakkoord regelt eveneens de wijze van renteloze prefinanciering door een gewest voor projecten van gewestelijk belang op haar grondgebied voor een bedrag van maximum 20 miljard in kapitaal of 2,5 miljard in jaarlijkse intrestlast, en de wijze van cofinanciering voor grote spoorweginvesteringen ten belope

van 8 miljard voor het Vlaams Gewest. Het bedrag van de cofinanciering kan verhoogd worden middels bestemming van deze werken door het Overlegcomité als werk van nationaal belang. De cofinanciering heeft geen invloed op de budgettaire verdeelsleutel en komt boven op de vastgestelde budgettaire massa.

Dit samenwerkingsakkoord richt een nieuw overlegorgaan op tussen de federale overheid en de gewesten tot versterking van de permanente samenwerking : het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit. Het comité is samengesteld uit de drie ministers, bevoegd voor mobiliteit en/of openbaar vervoer en de federale minister die bevoegd is voor het spoorvervoer per trein. De laatstgenoemde neemt er het voorzitterschap van waar. Het secretariaat van dit comité wordt waargenomen door de Federale Overheidsdienst voor Mobiliteit. De bevoegdheden van dit comité zijn het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en de opvolging van de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan. Het comité kan ad hoc uitgebreid worden met de ministers, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en de openbaarvervoermaatschappijen. Het comité neemt een reglement van interne orde aan, dat onder meer de wijze van beraadslagen vaststelt.

In geval er geschillen ontstaan die voortvloeien uit de interpretatie en de uitvoering van dit akkoord, worden ze beslecht door een jurisdictie zoals bedoeld in art. 92 bis, par. 5 en 6 van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen van 8 augustus 1980.

Het samenwerkingsakkoord treedt in werking de dag na zijn goedkeuring door de federale Kamers, de Vlaamse Raad, de Waalse Raad en de Brusselse Hoofdstedelijke Raad. Er is geen termijn vermeld waarop de bepalingen van het samenwerkingsakkoord aflopen, wat te verklaren valt door de beperking in tijd van het investeringsplan, dat loopt tot 2012. De vijfjaarlijkse herziening van het investeringsplan houdt de facto een herziening of het beëindigen van het samenwerkingsakkoord in.

Krachtens artikel 92bis, par. 1, tweede lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, zoals gewijzigd door artikel 61, par. 1, van de bijzondere wet van 16 juli 1993, hebben de samenwerkingsak-

koorden tussen de Staat en de Gewesten eerst gevolg nadat zij de instemming van de bevoegde parlementen hebben verkregen. Met het oog op die instemming wordt dit ontwerp van decreet aan het Vlaams Parlement voorgelegd.

De minister-president van de Vlaamse regering,

Patrick DEWAELE

De minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,

Steve STEVAERT

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening,

Dirk VAN MECHELEN

VOORONTWERP VAN DECREET

VOORONTWERP VAN DECREET

houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat,
het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de minister-president van de Vlaamse regering, de minister vice-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening ;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister vice-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse regering,

Patrick DEWAELE

*De minister vice-president van de Vlaamse regering,
Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,*

Steve STEVAERT

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening,

Dirk VAN MECHELEN

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN



SOCIAALECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

***ADVIES OVER HET ONTWERPDECREET HOUDENDE DE
GOEDKEURING VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD OVER HET
INVESTERINGSPROGRAMMA VAN DE NMBS***

Brussel, 7. november
EP/Advies_samenwerkingsakkoordNM.....

1. De adviesvraag

Op 22 oktober 2001 heeft de Vlaamse minister vice-president S. Stevaert de SERV om advies gevraagd over een ontwerp van decreet waarin het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de gewesten over het meerjaren investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS wordt goedgekeurd.

Dit samenwerkingsakkoord zelf werd reeds door de Vlaamse regering goedgekeurd op 17 juli 2001 en namens de Vlaamse regering ondertekend.

Het advies wordt bij hoogdringendheid gevraagd.

2. Algemene overwegingen

Het samenwerkingsakkoord over het meerjaren investeringsplan van de NMBS voor de periode 2001–2012 is door de federale overheid en de gewesten onderhandeld op basis van een investeringsplan uitgaande van de NMBS zelf d.d. 1 juni 2001.

Op verzoek van de minister heeft de SERV zich over het investeringsprogramma van 1 juni uitgesproken. De Raad heeft in dat advies vastgesteld dat de geprogrammeerde projecten in het investeringsprogramma beantwoorden aan de verwachtingen en de bekommernissen van de SERV. Wel werd aangedrongen op een versnelde uitvoering van de voor Vlaanderen strategische projecten.

De Raad heeft ook zijn twijfels geuit over de effectieve haalbaarheid van het plan, in het bijzonder omwille van de budgettaire repercussies en de nog op te lossen financieringsproblemen (zoals het exploitatietekort en de schuldenlast) en rekening houdend met de precaire financiële vooruitzichten van de NMBS.

De Raad was van oordeel dat het voorgelegde investeringsplan voor het eerst hefbomen bevatte die een versterkte betrokkenheid van het Vlaamse gewest bij de NMBS-investeringen mogelijk maakt. Er werd bij de Vlaamse regering aangedrongen om deze hefbomen op korte termijn om te zetten in concrete projecten.

De SERV stelde voorts vast dat aan de traditionele verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië niet werd geraakt. Dat werd betreurd en de Vlaamse regering werd geadviseerd het principe van de prioriteitenbepaling op basis van objectieve behoefteafweging verder aan te houden en t.a.v. de verdeelsleutel zelf nauwlettend toe te zien op een consequente toepassing ervan. In het bijzonder werd er op aangedrongen dat de eigen financiële inspanningen van het Vlaamse gewest buiten de verdeelsleutel zouden blijven.

Het uiteindelijk afgesloten samenwerkingsakkoord bevestigt de aangehouden investeringsprojecten. Voorts heeft de regering bij haar goedkeuring ervan expliciet het advies ter harte genomen dat eigen financiële inspanningen geen negatieve invloed mogen hebben op het Vlaamse deel in de 60/40 – verdeling. Dat is voor de cofinanciering ook in het samenwerkingsakkoord aangehouden. Het feit echter dat de prefinanciering blijvend gevat wordt in de 60/40 – verdeling (overigens toe te passen op jaarbasis) maakt de uitvoerbaarheid ervan onzeker. Voorts zijn de infrastructuren gericht op de nationale luchthaven (met compensatie langs Waalse zijde) voortaan buiten de verdeelsleutel gehouden. Het samenwerkingsakkoord bevat verder een concretisering van de gewestelijke betrokkenheid bij het beleid t.a.v. de NMBS (oprichting van het “executief comité van de ministers van mobiliteit”, afspraken over pre- en cofinanciering). Tevens neemt de SERV akte van de engagementen inzake het GEN – project.

Het samenwerkingsakkoord verwijst bovendien naar de verklarende nota van 14 juli 2001 waarin een “grootscheepse studie” (aan te vatten vanaf 2002) wordt aangekondigd en waarin “de mobiliteitsbehoeften in het land en de manier waarop de spoorwegen daaraan kunnen beantwoorden” worden onderzocht. Het is de bedoeling om in het eerste halfjaar van 2003 de resultaten daarvan beschikbaar te hebben en op basis daarvan de investeringsopties te verfijnen en aan te passen (en dit in het kader van pre- en cofinanciering).

De SERV hoopt dat de Vlaamse regering de Raad bij de beoordeling van deze studie zal betrekken.

3. Advies

De SERV stelt vast dat het voorgelegde ontwerpdecreet een politiek akkoord over het investeringsprogramma van de NMBS bevestigt.

De SERV heeft zich in het verleden al uitgesproken over het investeringsprogramma van de NMBS en in het bijzonder op 10 juli 2001 in een advies over het investeringsprogramma van de NMBS d.d. 1 juni 2001. Hij stelt vast dat een aantal elementen uit dat advies tot op zekere hoogte aan bod komen in het goedgekeurde samenwerkingsakkoord.

De regeling inzake de regionale verdeling en de regionale financieringsmogelijkheden is niet volmaakt (de prefinanciering blijft immers gevat binnen de 60/40 – verdeling), maar het is een stap vooruit. De mogelijkheid voor regionale pre- en cofinanciering is echter een zodanig essentieel onderdeel dat de uitvoering ervan zeker moet gewaarborgd worden. Zonder dat onderdeel is het samenwerkingsakkoord vanuit Vlaams oogpunt niet te verdedigen.

Voorts dringt de SERV er bij de Vlaamse regering op aan nauwlettend toe te zien op de uitvoering van het geprogrammeerde investeringsprogramma gezien het grote belang ervan in de realisatie van de doelstellingen uit het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

ADVIES VAN DE MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

MiNa-Raad

Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen

Briefadvies

van 8 november 2001

**over het ontwerp van decreet ter
goedkeuring van het
samenwerkingsakkoord tussen de Staat,
het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest
en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest
met betrekking tot het
meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012
van de NMBS**

Aan de Vlaamse minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie

Dhr. Steve Stevaert

Koning Albert II-laan 20, bus 1
1000 Brussel

Datum: 8 november 2001
Onze Ref.: 0301/L8/2001/833
Uw Ref. B3/B3/010173/25794

Betreft: Briefadvies over het ontwerp van decreet ter goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS

Mijnheer de Minister,

In uw schrijven van 22 oktober 2001 vroeg U het advies van de MiNa-Raad over bovenvermeld ontwerp van decreet. Het ontwerp van decreet bekrachtigt het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten over het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 van de NMBS. Het ontwerp van decreet is belangrijk voor de uitvoering van het samenwerkingsakkoord dat slechts gevolgen heeft zo het instemming krijgt in de verschillende parlementen bij decreet.

Middels het samenwerkingsakkoord kregen de gewestregeringen de mogelijkheid om het investeringsplan te wijzigen of goed te keuren. De MiNa-Raad stelt vast dat enkel het ontwerp van decreet houdende de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord ter advies wordt voorgelegd, niet het samenwerkingsakkoord.

De Raad heeft geen fundamentele opmerkingen bij het ontwerp van decreet. Zowel de co- als de prefinanciering maken het nu mogelijk dat een aantal projecten die belangrijk geacht worden voor een gewest versneld kunnen worden uitgevoerd. Wel verwijst de Raad naar zijn advies van 20 juni 2001 over het investeringsplan van de NMBS.¹ De belangrijkste krachtlijnen worden hierna hernomen.

¹ MiNa-Raad, Advies van 20 juni 2001 over het investeringsplan van de NMBS.

Gelet op het belang van het openbaar vervoer binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid sprak de Raad zich positief uit over de aanzienlijke budgettaire inspanning voor het spoorverkeer. In welke mate het investeringsplan kan gekaderd worden binnen een strategische beleidsvisie was voor de Raad evenwel niet duidelijk. De Raad pleitte daarom voor de koppeling van het investeringsplan aan het nieuwe beheerscontract. Om tot een goed onderbouwde NMBS-planning te komen, achtte de Raad het bovendien opportuun om de investeringen die worden voorzien vanaf 2005 onverwijld aan een strategisch milieueffectenrapport te onderwerpen.

De Raad wees op de noodzaak tot afstemming van het spoorbeleid op het ruimtelijk beleid van de gewesten. Op Vlaams niveau is het meest ingrijpende overheidsinstrument het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Ook het Vlaams Mobiliteitsplan legt de Vlaamse beleidsvoornemens inzake mobiliteit en infrastructuur vast. De doelstellingen en de prioriteiten van deze richtplannen moeten volgens de Raad duidelijk doorwerken in de investeringen.

De Raad benadrukte verder het belang van een flankerend beleid. Het spoorverkeer kan immers pas een waardig alternatief worden voor het auto- en vrachtverkeer wanneer het binnen een mobiliteitsbeleid past dat een significante modal shift nastreeft.

Tot slot pleitte de Raad ervoor om de investeringen te baseren op wat objectief noodzakelijk is. De Raad stelt vast dat de Verklarende nota, die luidens art. 4 van het samenwerkingsakkoord daarvan een bijlage vormt, voor het eerst een objectieve behoefteanalyse inschrijft bij de investeringsplanning voor de spoorwegen. De Raad meent dat dit een belangrijke verwezenlijking is. Men kan zich evenwel afvragen of de regionale 60/40 verdeelsleutel deze objectieve toets zal doorstaan.

Met de meeste hoogachting,



Jan Verheeke
(waarnemend) Directeur



Rudi Verheyen
Voorzitter

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 32.529/3

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 13 november 2001 door de minister vice-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjaren-investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS", heeft op 14 november 2001 het volgende advies gegeven :

32.529/3

Volgens artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State moeten in de adviesaanvraag de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisend karakter ervan.

Te dezen wordt het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd als volgt :

"Met het oog op het in werking treden van het investeringsplan van de NMBS dat loopt over de periode 2001-2012 en rekening houdende met de adviezen die door de andere gewesten in deze materie zijn gevraagd, moet dit de vlotte implementatie van het investeringsplan mogelijk maken".

*
* *

Gelet op de korte termijn welke hem voor het geven van zijn advies wordt toegemeten, heeft de Raad van State zich moeten beperken tot de hiernavolgende opmerkingen.

*
* *

STREKKING VAN HET ONTWERP

Het samenwerkingsakkoord waarmee door middel van het voorliggende voorontwerp van decreet zou worden ingestemd, heeft als onderwerp het oprichten van een "Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit" (art. 3), de wijziging en de goedkeuring van het "investeringsplan 2001-2012" van de NMBS (art. 4 tot 6) ⁽¹⁾, de verbintenis van elk van de partijen wat de machtigingsprocedures en de vereiste

⁽¹⁾ In dit verband moet worden opgemerkt dat in artikel 4 van het samenwerkingsakkoord verwezen wordt naar een explicatieve nota van 14 juli 2001 die als bijlage aan dit akkoord wordt gevoegd. Blijkens de stukken gevoegd bij de adviesaanvraag is die nota echter nog aangepast op 3 september 2001, zonder dat zulks geleid heeft tot een aanpassing van de tekst van het samenwerkingsakkoord zelf.

vergunningen betreft (art. 7 tot 13), de "prefinanciering" en de "cofinanciering" door de Gewesten van infrastructuurprojecten en werken (art. 14 en 15), het gewestelijk expresnet in en rond Brussel (art. 16 en 17) en slotbepalingen (art. 18 en 19).

BEVOEGDHEID

In hun advies 32.371/VR van 23 oktober 2001 over een voorontwerp van wet "houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de Federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS", hebben de verenigde kamers van de afdeling wetgeving reeds de vraag onderzocht of dit samenwerkingsakkoord in overeenstemming is met de verdeling van de bevoegdheden tussen de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten.

Te dezen kan de Raad van State niet anders dan de bevindingen van advies 32.371/VR herhalen. Die bevindingen, die mutatis mutandis van toepassing zijn op het voorliggende ontwerp, zijn de volgende :

"2. Geen enkele grondwets- of wetsbepaling draagt aan de Gewesten de aangelegenheid op van het openbaar vervoer per spoor. Wat het openbaar vervoer betreft zijn alleen "het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur" overgedragen aan de Gewesten, en wel bij artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ⁽²⁾, naast "de veerdiensten" ⁽³⁾ en "de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal" ⁽⁴⁾. Artikel 6, § 3bis, 3°, van de bijzondere wet bevestigt deze verdeling van de bevoegdheden, aangezien het voorschrijft dat er overleg moet worden gepleegd tussen de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid over "de samenwerking tussen de spoorwegen

⁽²⁾ Tijdens de parlementaire voorbereiding van deze bepaling, ingevoegd bij artikel 4, § 11, van de bijzondere wet van 8 augustus 1988, is erop gewezen dat het stads- en streekvervoer aldus moest worden verstaan dat het verwijst naar het vervoer "per metro, pre- of semi-metro, tram, trolleybus en autobus" (memorie van toelichting bij het wetsontwerp, Kamer, Gedr. St., 1988, nr. 516/1, blz. 16) zonder dat het spoor ertoe wordt gerekend.

⁽³⁾ Art. 6, § 1, X, 6°, van de bijzondere wet.

⁽⁴⁾ Art. 6, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet.

enerzijds en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer, anderzijds". Bovendien zijn de Gewesten, krachtens artikel 6, § 1, X, 2^{bis}, van de bijzondere wet, wat de openbare werken en het vervoer betreft, bevoegd voor "het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zijn, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" ⁽⁵⁾.

Het spoor valt dus nog steeds onder de bevoegdheid van de federale overheid, waartoe onder meer behoren de organisatie van en de controle op die openbare dienst, die thans wordt beheerd door de NMBS.

De afdeling wetgeving van de Raad van State heeft meermaals op het volgende gewezen :

"[...] de bevoegdheid van de federale staat, de gemeenschappen of de gewesten om uitgaven te doen in het kader van hun overheidsbeleid of onder de vorm van subsidies aan publiekrechtelijke of privaatrechtelijke instellingen, is afhankelijk van de materiële bevoegdheid waartoe die geldmiddelen zijn bestemd, onder voorbehoud van eventuele uitzonderingen bepaald bij de Grondwet of de bijzondere wet" ⁽⁶⁾.

⁽⁵⁾ Artikel 1, tweede lid, van het samenwerkingsakkoord bevestigt trouwens "het federaal karakter van de NMBS".

⁽⁶⁾ Advies 26.248/1, gegeven op 1 april 1997 over een voorontwerp van wet "tot instelling van een programma voor de terbeschikkingstelling van wetenschappelijke onderzoekers ten bate van de universitaire onderwijsinstellingen en de federale wetenschappelijke instellingen" (Gedr. St., Kamer, 1996-1997, nr. 1022/1). In dit advies wordt onder meer verwezen naar adviezen van 25 januari 1984 (Gedr. St., Kamer, 834 (1983-1984), nr. 1, blz. 27-29 en 42-46; ibidem, 834 (1983-1984), nr. 10) en van 13 oktober 1992 (Gedr. St., Senaat, 526-1 (1992-1993), blz. 158-159). Zie ook advies 27.394/2, gegeven op 30 maart 1998, over een voorontwerp van decreet "visant à assurer à tous les élèves des chances égales d'émancipation sociale, notamment par la mise en oeuvre de discriminations positives (Doc. parl., C.C.F., zitting 1997-1998, nr. 235-1); advies 27.777/2 van 28 mei 1998 over een ontwerp van decreet "autorisant le ministre qui a le Budget dans ses attributions à présenter au Parlement de la Communauté française le projet de décret-programme portant diverses mesures concernant la gestion budgétaire, les fonds budgétaires, les bâtiments scolaires, l'enseignement et la promotion de la santé" (Doc. parl., C.C.F., 1997-1998, nr. 247-1, blz. 17), waarin wordt verwezen naar voormeld advies 27.394/2; advies 29.645/2, gegeven op 17 november 1999 over een voorontwerp van programmadecreet "portant diverses mesures concernant les fonds budgétaires, l'enseignement, l'enfance et les fonds structurels" (Doc. parl., C.C.F., zitting 1999-2000, nr. 32-1); advies 30.037/2, gegeven op 24 mei 2000 over een voorontwerp van decreet "portant assentiment de l'accord de coopération du 21 mars 2000 entre la Communauté française et la Région wallonne portant sur le refinancement de la Communauté française par la Région wallonne pour un montant de 900 millions de francs par la coopération dans le cadre de politiques croisées, sur la détermination des modalités de décision dans le cadre des programmes afférents aux Fonds structurels européens et sur le développement des entreprises culturelles" (Doc. parl., C.C.F., zitting 1999-2000, nr. 95/1).

Evenzo behoort de financiering van een beleid tot "het regelen" van de aangelegenheid waaronder het ressorteert ⁽⁷⁾. Een overheid kan geen financiële middelen besteden aan projecten waarvoor ze niet bevoegd is ⁽⁸⁾. Een samenwerkingsakkoord mag niet tot gevolg hebben een niet-bevoegde overheid te machtigen om een beleid te financieren dat buiten haar bevoegdheid valt ⁽⁹⁾.

Daaruit volgt dat, aangezien het vervoer per spoor onder de federale bevoegdheid valt, de financiering ervan eveneens onder de bevoegdheid valt van de federale overheid, en niet onder die van de Gewesten, en dat een samenwerkingsakkoord een deel van die financiering niet kan opdragen aan die Gewesten.

3. De Gewesten van hun kant beschikken over bevoegdheden waarin weliswaar het spoorvervoer niet is begrepen, doch die een weerslag kunnen hebben op de organisatie ervan; bij wijze van voorbeeld kunnen onder meer de ruimtelijke ordening ⁽¹⁰⁾, het leefmilieu ⁽¹¹⁾, de landinrichting en het natuurbehoud ⁽¹²⁾ of hun andere bevoegdheden inzake vervoer ⁽¹³⁾ worden aangehaald.

Op grond van de laatstgenoemde bevoegdheden, vooral die betreffende het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, waarvan zo-even sprake was, kunnen de Gewesten er overigens toe komen overleg te plegen met de federale overheid, inzonderheid voor de coördinatie en de promotie van het openbaar vervoer, zoals voorgeschreven is in artikel 6, § 3bis, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. In de memorie van toelichting van het wetsontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988, waarbij in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen een artikel 6, § 1, X, 8°, wordt ingevoegd, staat in dit verband overigens het volgende te lezen: "Met het oog op de bevordering van het openbaar vervoer, het rationaliseren van de exploitatie en de vrijwaring van de belangen van de gebruikers, is een intensieve samenwerking tussen de maatschappijen voor openbaar vervoer, met inbegrip van de Spoorwegen, van

⁽⁷⁾ Arbitragehof, 3 oktober 1996, nr. 54/96, overw. B.5.; RvS, afdeling wetgeving, advies 31.341/VR, gegeven op 28 februari 2001, over een ontwerp van wet "tot wijziging van de wet van 30 maart 1995 betreffende de netten voor distributie voor omroepuitzendingen en de uitoefening van televisieomroepactiviteiten in het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad" (Kamer, Gedr. St., nr. 50-0774/10).

⁽⁸⁾ RvS, voormeld advies 31.341/VR.

⁽⁹⁾ Ibidem.

⁽¹⁰⁾ Art. 6, § 1, I, van de bijzondere wet.

⁽¹¹⁾ Art. 6, § 1, II, van de bijzondere wet.

⁽¹²⁾ Art. 6, § 1, III, van de bijzondere wet.

⁽¹³⁾ Art. 6, § 1, X, van de bijzondere wet.

32.529/3

essentiële betekenis" ⁽¹⁴⁾. In diezelfde memorie van toelichting staat, in verband met de bepaling houdende invoeging, in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, van een artikel 6, § 3bis, 3°, betreffende het overleg tussen de federale overheid en de Gewesten, dat "in dit overleg zal gestreefd worden naar een consensus, die kan uitmonden in een samenwerkingsakkoord bedoeld in artikel 92bis nieuw" ⁽¹⁵⁾.

4. Zoals de bijzondere wetgever zelf heeft bepaald - hetgeen zo-even is uiteengezet - kan die bevoegdheidsverdeling inzake openbaar vervoer het aldus opportuun maken een samenwerkingsakkoord te sluiten op grond van artikel 92bis van de voormelde bijzondere wet van 8 augustus 1980, welk artikel bepaalt dat zulke akkoorden "onder meer betrekking (kunnen) hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven".

In zijn arrest nr. 17/94 van 3 maart 1994 heeft het Arbitragehof evenwel op het volgende gewezen :

"Hoewel elke vorm van samenwerking onvermijdelijk een beperking van de autonomie van de betrokken overheden impliceert, mag het sluiten van een samenwerkingsakkoord waarin voormeld artikel 92bis [van de bijzondere wet] voorziet, niet een uitwisseling, een afstand of een teruggave van bevoegdheden tot gevolg hebben; dit ware een schending van de door of krachtens de Grondwet bepaalde regels voor het vaststellen van de onderscheiden bevoegdheid van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten" ⁽¹⁶⁾.

Bijgevolg vloeit uit artikel 92bis van de bijzondere wet, zoals dat artikel door het Arbitragehof wordt uitgelegd, voort dat elke overheid eerst een samenwerkingsakkoord kan sluiten als ze eigen bevoegdheden aanwendt en dat geen enkele overheid de andere partij of andere partijen bij het akkoord de bevoegdheid mag laten om zonder haar medewerking of zonder hun medewerking de beslissingen te nemen die de uitvoering van dat akkoord met zich brengt.

Aan de partijen bij het samenwerkingsakkoord wordt een grote handelingsvrijheid gelaten. Die handelingsvrijheid is evenwel niet onbeperkt, aangezien zij de hogere rechtsregels moeten naleven en inzonderheid de grondwettelijke en wettelijke regels betreffende de bevoegdheidsverdeling.

5. Bijgevolg kunnen de Gewesten er door middel van het voorliggende samenwerkingsakkoord niet toe gemachtigd worden het investeringsplan van de NMBS te wijzigen of goed te keuren, aangezien dat plan, doordat het uitgaat van die onderneming, die actief is in de sector van het vervoer per spoor, alleen

⁽¹⁴⁾ Loc. cit., blz. 16.

⁽¹⁵⁾ Loc. cit., blz. 21.

⁽¹⁶⁾ Overw. B.5.3. Zie ook, inzonderheid de voormelde adviezen 30.037/2 van 24 mei 2000 en 31.341/VR van 28 februari 2001 van de afdeling wetgeving van de Raad van State.

onder de federale overheid ressorteert ⁽¹⁷⁾. Met artikel 4 van het akkoord en inzonderheid met de tweede en derde zin van het eerste lid ⁽¹⁸⁾, worden de bevoegdheden van de Gewesten dus overschreden.

6. Doordat alleen de federale overheid bevoegd is om de NMBS te financieren, kan het samenwerkingsakkoord, zoals artikel 14 ervan bepaalt, de Gewesten niet machtigen om te zorgen voor de "prefinanciering" van deze maatschappij, in zoverre er sprake is van werken of investeringen die betrekking hebben op het vervoer per spoor. Zoals artikel 14 gesteld is, namelijk dat de NMBS een lening aangaat die op het einde van de procedure wordt terugbetaald door de federale Staat, moet het zo verstaan worden dat het alleen betrekking heeft op de uitoefening van federale bevoegdheden, wat niet kan worden uitgevoerd met financiële middelen van de Gewesten.

Meer bepaald is de in artikel 14 genoemde omstandigheid dat voor bepaalde infrastructuur "verschillende administratieve toelatingen en vergunningen (...) (vereist zijn) volgens de verschillende reglementeringen die onder (...) [de] bevoegdheid [van de Gewesten] vallen" niet voldoende opdat de financiering daarvan, al was het gedeeltelijk, aan de Gewesten kan worden toevertrouwd, aangezien deze alleen activiteiten kunnen financieren die rechtstreeks onder hun bevoegdheid vallen. De verwijzing in dezelfde bepaling naar het gewestelijk belang vormt evenmin een grondslag voor de gewestelijke bevoegdheid: in de regeling waarbij de bevoegdheden worden verdeeld over de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten is het begrip, belang van de Gemeenschap of van het Gewest als criterium om de bevoegdheden van de deeleniteiten te bepalen, immers verworpen ten voordele van een regeling waarbij aan laatstgenoemde entiteiten aangelegenheden worden toegewezen die hieraan uitdrukkelijk zijn overgedragen.

In het samenwerkingsakkoord kunnen de Gewesten evenmin gemachtigd worden, zoals geschiedt in artikel 15, deel te nemen in de financiering van "werken betreffende de grote spoorweginvesteringen"; naar de letter beschouwd

⁽¹⁷⁾ Binnen de korte tijd die aan hem toegemeten is, heeft de Raad van State zich niet kunnen buigen over de vraag, die losstaat van die betreffende de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale Staat en de Gewesten, of de federale Staat in het raam van zijn bevoegdheden door middel van het voorliggende samenwerkingsakkoord en de onderzochte goedkeuringswet rechteens kan overgaan tot zulk een wijziging en zulk een goedkeuring, inzonderheid gelet op de specifieke juridische aard van die instrumenten, de huidige stand van de organieke autonomie van de NMBS en zelfs van het statuut van die onderneming, zoals die voortspuit uit het thans bij het bureau van de Kamer van volksvertegenwoordigers ingediende ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Die vraag rijst eveneens voor andere bepalingen van het samenwerkingsakkoord, inzonderheid voor artikel 13, waarin sprake is van een "opdracht" vanwege de federale overheid, en voor artikel 15, waarbij de NMBS ertoe wordt verplicht onderhandelingen te voeren betreffende de cofinanciering van werken.

⁽¹⁸⁾ De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 4 verschillen van elkaar op het stuk van de wetgevingstechniek. De Nederlandse tekst is in twee leden ingedeeld, de Franse in drie leden.

32.529/3

wekt laatstgenoemde uitdrukking de indruk dat het gaat om werkzaamheden die uitsluitend het spoorwegvervoer dienen, dat, zoals reeds eerder is opgemerkt, uitsluitend tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort. Dat het geld van de Gewesten komt, kan overigens de gewestelijke bevoegdheid terzake niet wettigen.

7. De regelingen inzake "prefinanciering" en "cofinanciering" door de Gewesten, waarin de artikelen 14 en 15 voorzien, zouden pas aanvaardbaar zijn indien ze, onder het geheel van de initiatieven die in federale en gewestelijke materies in verband met het openbaar vervoer genomen moeten worden, betrekking zouden hebben op werkzaamheden en investeringen die specifiek tot de bevoegdheden van de Gewesten behoren, zoals bijvoorbeeld de aanleg van wegen of van parkeerplaatsen aan een station of een spoorweg, of nog de uitbouw van het stads- of buurtvervoer in samenwerking met de spoorwegen. De federale Staat blijft gehouden te zorgen voor zijn aandeel in de financiering van de initiatieven die onder zijn bevoegdheden vallen, inzonderheid wat de spoorwegen betreft. Het is meer bepaald onder die voorwaarden dat "het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden" in de zin van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen mogelijk is.

De financiering van de gewestelijke werkzaamheden moet dan in zijn geheel door de Gewesten worden verzorgd; die financiering kan niet, zelfs niet gedeeltelijk, ten laste worden genomen door de federale overheid, zoals bepaald in artikel 14 van het onderzochte akkoord.

Wat artikel 15 betreft, zou de uitdrukking "werken betreffende de grote spoorweginvesteringen" verduidelijkt moeten worden zodat beter wordt aangegeven dat het zowel om gewestelijke als om federale investeringen gaat, zoals die tot hun respectieve bevoegdheden behoren" ⁽¹⁹⁾.

*
* *

Het besluit is dan ook, zoals in het voornoemde advies van de verenigde kamers, dat het onderzochte samenwerkingsakkoord moet worden herzien, in deze zin dat de bepalingen waarbij de Gewesten instemmen met regelingen die uitsluitend tot de bevoegdheid van de federale Staat inzake spoorwegvervoer behoren, daaruit worden weggelaten, en de cofinanciering door de Gewesten van die aspecten van de betrokken aangelegenheden die onder hun bevoegdheden vallen, beter wordt afgebakend ⁽²⁰⁾.

⁽¹⁹⁾ Advies 32.371/VR van 23 oktober 2001, Parl. St., Kamer, nr. 50-1463/1, (9), 10-14.

32.529/3

De kamer was samengesteld uit

de Heren	D. ALBRECHT,	staatsraad - voorzitter,
	P. LEMMENS, J. SMETS,	staatsraden,
Mevrouw	F. LIEVENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. VAN NIEUWENHOVE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. L. VAN CALENBERGH, adjunct-referendaris.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

F. LIEVENS

D. ALBRECHT

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

De minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie.

DE VLAAMSE REGERING,

Steve STEVAERT

Op voorstel van de minister-president van de Vlaamse regering, de minister vice-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening ;

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening,

Na beraadslaging,

Dirk VAN MECHELEN

BESLUIT :

De minister vice-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals

Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel, 23 november 2001.

De minister-president van de Vlaamse regering,

Patrick DEWAEL,

BIJLAGEN

BIJLAGE 1
SAMENWERKINGSAKKOORD

**ACCORD DE COOPERATION ENTRE
L'ETAT, LA REGION FLAMANDE, LA
REGION WALLONNE ET LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF
AU PLAN D'INVESTISSEMENT PLURI-
ANNUEL 2001-2012 DE LA S.N.C.B.**

Vu l'article 39 de la Constitution ;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988 de réforme institutionnelle et la loi spéciale du 16 juillet 1993 de réforme institutionnelle ;

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, notamment l'article 42 ;

Vu le "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen" de la Région flamande ;

Vu le "Schéma de Développement de l'Espace régional" de la Région wallonne ;

Vu le "Plan régional de Développement" de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu les priorités fixées par le Gouvernement fédéral le 17 octobre 2000 ;

Vu la décision du Conseil des Ministres fédéral du 30 mars 2001 relatif au rapport de synthèse du groupe de travail S.N.C.B. ;

Considérant que les parties en présence sont déterminées à mettre en place une offre de transport ferroviaire qui soit attractive par rapport au transport routier, en vue d'assurer un transfert modal

**SAMENWERKINGSAKKOORD TUSSEN
DE STAAT, HET VLAAMS GEWEST,
HET WAALS GEWEST EN HET BRUS-
SELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST MET
BETREKKING TOT HET MEERJARIG
INVESTERINGSPLAN VOOR 2001-
2012 VAN DE N.M.B.S.**

Gelet op artikel 39 van de Grondwet ;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen ;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid op artikel 42 ;

Gelet op het "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen" van het Vlaams Gewest ;

Gelet op het "Schéma de Développement de l'Espace régional" van het Waals Gewest ;

Gelet op het "Gewestelijk Ontwikkelingsplan" van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Gelet op de prioriteiten die de federale Regering vastlegde op 17 oktober 2000 ;

Gelet op de beslissing die de federale Ministerraad nam op 30 maart 2001 met betrekking tot het syntheserapport van de werkgroep N.M.B.S. ;

Overwegende dat de aanwezige partijen vastbesloten zijn een aanbod voor het treinvervoer in te stellen dat aantrekkelijk is in vergelijking met het wegvervoer, om de overstap van transportmodus te waarborgen

qui doit permettre au chemin de fer de transporter 50% de personnes et de marchandises en plus à l'horizon 2012 ;

Considérant que, pour mettre en oeuvre l'offre de transport ferroviaire, il est essentiel de fixer et de s'engager sur la planification et la réalisation des investissements sur une période de douze ans ;

Considérant que le rapport de l'OCDE « Examen des performances environnementales pour la Belgique » relève qu'en Belgique, les chiffres du trafic par habitant par unité de PIB sont parmi les plus élevés de l'OCDE ;

Considérant qu'en ce qu'il poursuit un objectif de transfert modal, le plan pluriannuel d'investissement s'inscrit dans l'objectif de diminution des gaz à effet de serre que la Belgique s'est fixé en ratifiant l'accord de Kyoto en 1997 (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 7,5% en 2008-2012 par rapport à 1990) et qu'il en va de même de la déclaration de Rio du 14 juin 1992, sur l'environnement et le développement ;

Considérant le plan fédéral de développement durable 2001-2004, approuvé par arrêté royal du 19 septembre 2000 en application de la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable, en ce que ce plan considère le transfert modal comme essentiel à un développement durable ;

Considérant le projet RER tel qu'approuvé par le Gouvernement fédéral le 20 avril 2001 ;

Attendu que le présent accord a pour objet les engagements mutuels des parties afin de permettre la réalisation des travaux d'infrastructures ferroviaires et leur suivi par un organe ad hoc ;

Attendu que les parties s'engagent à coopérer et mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour

die de spoorwegen in staat moet stellen 50% meer personen en goederen te vervoeren tegen het jaar 2012 ;

Overwegende dat het om het aanbod voor het treinvervoer tot stand te brengen essentieel is de investeringen te plannen en te verwezenlijken over een periode van twaalf jaar ;

Overwegende dat het OESO-rapport "Onderzoek van de milieuprestaties van België" stelt dat de Belgische cijfers m.b.t. het verkeer per inwoner per BBP-eenheid bij de hoogste zijn binnen de OESO ;

Overwegende dat, in de mate dat het meerjarig investeringsplan streeft naar een overstap van transportmodus, het tevens meewerkt aan de doelstelling m.b.t. de vermindering van de gasen met broeikas-effect die België zich heeft opgelegd bij de bekrachtiging van het akkoord van Kyoto in 1997 (verlaging van de uitstoot van gasen met een broeikas-effect met 7,5% in 2008-2012 t.o.v. 1990) en dat hetzelfde geldt voor de verklaring van Rio van 14 juni 1992 over het leefmilieu en de ontwikkeling ;

Overwegende dat het federaal plan voor duurzame ontwikkeling 2001-2004, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 19 september 2000 bij toepassing van de wet van 5 mei 1997 op de coördinatie van het federaal beleid inzake duurzame ontwikkeling, de overstap van transportmodus als een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzame ontwikkeling beschouwt ;

Gelet op het GEN-project dat werd goedgekeurd door de federale regering op 20 april 2001 ;

Overwegende dat dit akkoord betrekking heeft op de wederzijdse verbintenissen van de partijen om de verwezenlijking van de spoorweginfrastructuurwerken mogelijk te maken en hun opvolging door een ad hoc orgaan ;

Overwegende dat de partijen zich ertoe verbinden samen te werken en de nodige middelen aan te wen-

- assurer la délivrance des différentes autorisations et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences respectives afin de permettre la réalisation des travaux selon les plannings présentés dans le plan d'investissement,
- assurer le préfinancement de certains projets que les parties souhaitent anticiper par rapport aux plannings prévus par le plan pluriannuel d'investissement ;

Attendu que le Comité de Concertation visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980, statue dans le cadre de l'exécution du présent accord conformément à l'article 33 selon la procédure du consensus ;

L'Etat fédéral représenté par Monsieur Guy Verhofstadt, Premier Ministre du Gouvernement fédéral et par Madame Isabelle Durant, Vice-Première Ministre du Gouvernement fédéral chargée de la Mobilité et des Transports ;

La Région flamande, représentée par le Gouvernement flamand, en la personne de son Ministre-Président, Monsieur Patrick Dewael, chargé des Finances, du Budget, de la Politique extérieure et des Affaires européennes, par Monsieur Steve Stevaert, Ministre Vice-Président du Gouvernement flamand chargé de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Energie et par Monsieur Dirk Van Mechelen, Ministre flamand chargé du Budget et des Finances, de l'Aménagement du Territoire et des Media ;

La Région wallonne, représentée par son Gouvernement, en la personne de son Ministre-Président, Monsieur Jean-Claude Van Cauwenberghe, Ministre-Président du Gouvernement de la Région wallonne chargé des Relations internationales, Monsieur José Daras, Ministre de la Région wallonne chargé des Transports, de la Mobilité et de l'Energie et par Monsieur Michel Foret, Ministre de la Région wallonne chargé de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement ;

den om

- in te staan voor de verstrekking van de verschillende toelatingen en vergunningen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun respectievelijke bevoegdheid vallen om de verwezenlijking van de werken volgens de in het investeringsplan voorgestelde plannings mogelijk te maken,
- de prefinanciering van bepaalde projecten te waarborgen waarvoor de partijen wensen vooruit te lopen op de plannings die voorzien zijn in het meerjarig investeringsplan ;

Overwegende dat het Overlegcomité bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen in het kader van de uitvoering van huidig akkoord overeenkomstig artikel 33 van genoemde wet volgens de consensusprocedure beslist.

De Staat, vertegenwoordigd door de heer Guy Verhofstadt, Eerste Minister van de federale Regering en door mevrouw Isabelle Durant, Vice-Eerste Minister van de federale regering, belast met Mobiliteit en Vervoer ;

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de heer Patrick Dewael, Minister-President van de Vlaamse Regering, belast met Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, door de heer Steve Stevaert, Minister Vice-President van de Vlaamse Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams Minister belast met Begroting en Financiën, Ruimtelijke Ordening en Media ;

Het Waals Gewest, vertegenwoordigd door de heer Jean-Claude Van Cauwenberghe, Minister-President van de Regering van het Waals Gewest, belast met de Internationale Betrekkingen, de heer José Daras, Minister van het Waals Gewest, belast met Vervoer, Mobiliteit en Energie en door de heer Michel Foret, Minister van het Waals Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu ;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement, en la personne de son Ministre-Président, Monsieur François-Xavier de Donnea, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, par Monsieur Jos Chabert, Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Travaux publics, des Transports, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente, par Monsieur Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente et par Monsieur Willem Draps, Secrétaire d'Etat de l'Aménagement du Territoire, de la Rénovation urbaine, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré de personnes ;

Exerçant conjointement leurs compétences propres, conviennent de ce qui suit :

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wettenschappelijk Onderzoek, door de heer Jos Chabert, Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, door de heer Robert Delathouwer, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en door de heer Willem Draps, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen ;

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt :

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 1. - Le présent accord est pris sans préjudice de la répartition des compétences entre les parties, déterminée par la loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988 de réforme institutionnelle et la loi spéciale du 16 juillet 1993 de réforme institutionnelle.

Les parties confirment le caractère fédéral de la S.N.C.B. dans le respect du principe de l'unicité de l'entreprise.

Art. 2. - Dans le cadre du présent accord, on entend par :

1. « Les parties » : Le Gouvernement fédéral, le Gouvernement wallon, le Gouvernement flamand et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
2. « Plan d'investissement » : le plan d'investissement pluriannuel contenant la planification des investissements ferroviaires sur plusieurs années relatifs à l'acquisition, l'aménagement, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, ainsi que les investissements dans le matériel roulant et décrivant ainsi la relation entre l'offre de transport et les besoins en infrastructure, tel qu'approuvé par le Conseil des Ministres fédéral.
3. « Comité de Concertation » : l'organe visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980.

HOOFDSTUK I - ALGEMENE BE- PALINGEN

Art. 1. - Dit akkoord wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheidsverdeling tussen de partijen zoals bepaald door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen.

De partijen bevestigen het federaal karakter van de N.M.B.S. met eerbied voor het principe van de uniciteit van de onderneming.

Art. 2. - In het raam van dit akkoord wordt verstaan onder :

1. "De partijen": De federale Regering, de Waalse Regering, de Vlaamse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;
2. « Investeringsplan » : het meerjarig investeringsplan bevat de planning voor de spoorweginvesteringen over verscheidene jaren, m.b.t. de aankoop, de inrichting, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur evenals de investeringen in het rollend materieel. Op die wijze beschrijft het investeringsplan de relatie tussen het vervoer-aanbod en de infrastructuurbehoeften zoals goedgekeurd door de federale Minister-raad.
3. « Overlegcomité » : orgaan zoals bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

CHAPITRE II - COMITE EXECUTIF DES MINISTRES DE LA MOBILITE

Art. 3. - Dans le souci de renforcer la coopération permanente avec les Régions, il est procédé à la création d'un Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (C.E.M.M.) au sein duquel siègent les trois Ministres régionaux ayant les transports en commun et/ou la mobilité dans leurs attributions de même que le Ministre fédéral ayant le transport ferroviaire dans ses attributions. Ce dernier assure la présidence de ce comité.

Le secrétariat est assuré par le Service Public Fédéral de la Mobilité.

Ce comité est chargé d'examiner la politique de coordination des transports en commun et du suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement. A cet effet, les organes compétents de la S.N.C.B. sont entendus par le comité.

Les Ministres ayant l'aménagement du territoire dans leurs attributions peuvent être invités aux réunions du C.E.M.M. Il en va de même des sociétés de transport en commun fédérale et régionales.

Le C.E.M.M. adopte un règlement d'ordre intérieur qui fixe notamment les modalités de délibération dudit comité.

CHAPITRE III - PLAN D'INVESTISSEMENT

Art. 4. - Le plan d'investissement joint en annexe a été acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001. Le plan est modifié par le présent accord et par la note explicative du 14 juillet 2001 figurant en annexe du présent accord.

Le plan ainsi modifié est approuvé par les parties et fait partie intégrante du présent accord.

Les parties s'engagent à s'inscrire dans le planning indicatif indiqué dans le plan.

HOOFDSTUK II - EXECUTIEF COMITÉ VAN DE MINISTERS VAN MOBILITEIT

Art. 3. - Om de permanente samenwerking met de Gewesten te versterken, wordt een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (E.C.M.M.) opgericht, waarin de drie gewestelijke Ministers die bevoegd zijn voor openbaar vervoer en/of de mobiliteit zetelen alsook de federale Minister die bevoegd is voor treinvervoer.

Deze laatste neemt het voorzitterschap van dit comité op zich.

Het secretariaat wordt waargenomen door de Federale Overheidsdienst voor de Mobiliteit.

Dit comité is belast met het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan. Hiervoor worden de bevoegde organen van de N.M.B.S. gehoord door het comité.

De ministers die bevoegd zijn voor de ruimtelijke ordening kunnen worden uitgenodigd op de vergaderingen van het E.C.M.M. Dat geldt ook voor de federale en gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen.

Het E.C.M.M. neemt een reglement van interne orde aan die onder andere de modaliteiten van beraadslaging vaststelt.

HOOFDSTUK III - INVESTERINGSPLAN

Art. 4. - De Raad van bestuur van de N.M.B.S. heeft akte genomen op 1 juni 2001 van het investeringsplan dat een bijlage bij dit akkoord vormt. Het plan wordt gewijzigd door het huidig akkoord en door de explicatieve nota van 14 juli 2001 die als bijlage aan dit akkoord wordt gevoegd. Het aldus gewijzigde plan wordt door de partijen goedgekeurd en maakt wezenlijk deel uit van dit akkoord.

De partijen verbinden zich om de richtinggevende planning vermeld in het plan na te komen.

Art. 5. - Le plan d'investissement s'étale sur une période de douze années.

Art. 6. - § 1. Les besoins du plan d'investissement tel qu'acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001, s'élèvent à un montant de 687.6 milliards de francs 1999 et se décompose comme suit :

- Maintien de capacité	143,1 Mia
- Extension de capacité	176,2 Mia
- Matériel roulant	150,5 Mia
- Accueil voyageurs	23,7 Mia
- Matériel de production	35,5 Mia
- TGV	96,1 Mia
- Mobilité Bruxelles	62,5 Mia

§ 2. Tel qu'acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001, il est prévu que le financement de ces besoins soit couvert de la manière suivante :

- Ministère	391,0 Mia
- Financière TGV	68,3 Mia
- Fonds RER	62,5 Mia
- Fonds propres S.N.C.B.	65,0 Mia
- ETCS (Europe)	3,3 Mia
- Financement alternatif	97,5 Mia

§ 3. A l'exception des investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-capitale, des investissements en matériel roulant et des projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable en vertu du plan d'investissement approuvé par le Conseil des Ministres fédéral, la clé de la répartition budgétaire des investissements est de 60 % pour la Région flamande et de 40 % pour la Région wallonne. Cette clé est respectée pour chaque année civile entre 2001 et 2012, conformément au tableau prévisionnel figurant en annexe du présent accord.

CHAPITRE IV - ENGAGEMENTS DES PARTIES

Art. 7. - Les parties s'engagent à terminer dans les meilleurs délais les procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressor-

Art. 5. - Het investeringsplan strekt zich uit over een periode van twaalf jaren.

Art. 6. - § 1. De noden van het investeringsplan, waarvan de Raad van bestuur van de N.M.B.S. op 1 juni 2001 akte heeft genomen, bedragen 687.6 miljard in franken 1999, te splitsen als volgt :

- Behoud van de capaciteit	143,1 miljard
- Uitbreiding van de capaciteit	176,2 miljard
- Rollend materieel	150,5 miljard
- Onthaal reizigers	23,7 miljard
- Productiematerieel	35,5 miljard
- HST	96,1 miljard
- Mobiliteit Brussel	62,5 miljard

§ 2. Er wordt gepland de financiering van deze behoeften te laten gebeuren, zoals geacteerd door de Raad van bestuur van de N.M.B.S. op 1 juni 2001, op de volgende manier :

- Ministerie	391,0 miljard
- HST-Fin.	68,3 miljard
- GEN-fonds	62,5 miljard
- Eigen middelen N.M.B.S.	65,0 miljard
- ETCS (Europa)	3,3 miljard
- Alternatieve financiering	97,5 miljard

§ 3. Met uitzondering van de investeringen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de investeringen in het rollend materieel en de bijzondere projecten waarvoor geen verdeelsleutel van toepassing is krachtens het investeringsplan zoals goedgekeurd door de federale Ministerraad, draagt de budgettaire verdeelsleutel voor de investeringen 60% voor het Vlaams Gewest en 40% voor het Waals Gewest. Deze verdeelsleutel wordt in acht genomen voor ieder burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012, in overeenkomst met de planningstabel die bij dit akkoord wordt gevoegd.

HOOFDSTUK IV - VERBINTENISSEN TUSSEN DE PARTIJEN

Art. 7. - De partijen verbinden zich ertoe om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen

tant de leurs compétences pour les projets repris dans le plan d'investissement.

Plus particulièrement, les parties s'engagent à consacrer aux investissements relatifs à la sécurité - notamment l'installation d'antennes dans le cadre de la mise en œuvre d'équipements de télécommunications et la suppression des passages à niveau - le bénéfice de l'urgence.

Art. 8. - Le gouvernement de la Région flamande, le gouvernement de la Région wallonne et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, tant pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies que pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles.

Les demandes de permis sont traitées de manière indépendante pour chaque projet.

Art. 9. - Le gouvernement de la Région flamande et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux différentes autorisations administratives et aux permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, tant pour le projet de mise à trois ou quatre voies de la ligne 50A entre Bruxelles et Denderleeuw que pour le projet visant à établir une ligne nouvelle entre Bruxelles et Malines.

Les demandes de permis sont traitées de manière indépendante pour chaque projet.

Art. 10. - S'il échet, les Régions s'engagent à modifier les différents plans d'urbanisme et d'aménagement du territoire afin de pouvoir respecter les engagements du présent accord. Dans ce cas, les délais visés aux articles 8 et 9 du présent accord sont prolongés de douze mois à dater de la

die onder hun bevoegdheid vallen voor de projecten die in het investeringsplan vermeld zijn, binnen de kortste termijn af te handelen.

Meer in het bijzonder komen de partijen overeen om de investeringen op het vlak van de veiligheid - o.a. de installatie van uitzendmasten voor telecommunicatie-uitrusting en de afschaffing van de overwegen - dringend te behandelen.

Art. 8. - De regering van het Vlaams Gewest, de regering van het Waals Gewest en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering komen overeen om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen - zoals de stedenbouwkundige vergunning - binnen een termijn van maximum achttien maanden vanaf de indiening van het complete dossier door de verzoeker af te handelen, zowel voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies als voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel. De vergunningsaanvragen worden voor elk project afzonderlijk behandeld.

Art. 9. - De regering van het Vlaams Gewest en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering komen overeen om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen - zoals de stedenbouwkundige vergunning - binnen een termijn van maximum achttien maanden vanaf de indiening van het complete dossier door de verzoeker af te handelen, zowel voor het project inzake het op drie of vier sporen brengen van lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw als voor het project voor de nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen. De vergunningsaanvragen worden voor elk project afzonderlijk behandeld.

Art. 10. - Zo nodig, verbinden de Gewesten zich ertoe de verschillende stedenbouwkundige en ruimtelijke ordeningsplannen te wijzigen om de verbintenissen van dit akkoord te kunnen nakomen. In dit geval worden de termijnen zoals bepaald bij artikel 8 en 9, verlengd met twaalf maanden te rekenen van de

demande, à l'exception du projet visant à établir une ligne nouvelle entre Bruxelles et Malines, pour lequel ce délai est prolongé de vingt-quatre mois.

Vu l'importance des quatre projets visés aux articles 8 et 9, et vu leur caractère interrégional, les Régions s'engagent à tout mettre en oeuvre pour réduire au maximum tous les délais intermédiaires, relatifs aux différentes étapes des procédures d'attribution des permis et autorisations administratives.

Art. 11. - Les délais prévus aux articles 8, 9 et 10 sont suspendus :

- en cas de force majeure, dûment constatée par le comité de concertation,
- lorsque le retard est imputable au demandeur du permis ou de l'autorisation et dûment constaté par le comité de concertation.

Art. 12. - Si les autorisations visées aux articles 8 et 9 ne sont pas délivrées dans les délais prévus (respectivement dix-huit et trente mois), il ne peut, après information du comité de concertation, être fait application des articles 14 et 15 et ceci jusqu'à l'obtention des autorisations visées aux articles 8 et 9.

Art. 13. - Le gouvernement fédéral donne instruction à la S.N.C.B. d'introduire avant la fin de l'année 2002, auprès des autorités régionales compétentes, les dossiers relatifs aux demandes d'autorisations administratives et de permis requis, pour les projets de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies, pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles et pour le projet de deuxième accès du port d'Anvers.

Avant la fin de 2001, la S.N.C.B. introduit un dossier pour le deuxième tunnel ferroviaire sous l'Escaut qui doit permettre le démarrage de la procédure du Plan d'Exécution Spatial.

CHAPITRE V - PRÉ ET COFINANCEMENT

datum van indiening van de vergunningsaanvraag met uitzondering van het project tot aanleg van een nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen, waarvoor de termijn met vierentwintig maanden verlengd wordt.

Gelet op het belang van de vier projecten bedoeld in artikel 8 en 9 en gelet op hun interregionaal karakter, beloven de partijen al het mogelijk te doen om de verschillende termijnen in de verschillende procedu-restadia betreffende de vergunningsaanvragen zo veel mogelijk te verkorten.

Art. 11. - De termijnen bedoeld in artikel 8, 9 en 10 zijn geschorst:

- in geval van overmacht, die behoorlijk door het overlegcomité wordt vastgesteld,
- als de vertraging te wijten is aan de aanvrager van de vergunning of toelating, en voorzover die behoorlijk werd vastgesteld door het overlegcomité.

Art. 12. - Als de vergunning voorzien bij artikel 8 en 9 niet binnen de in de wet voorziene termijnen (respectievelijk achttien en dertig maanden) afgeleverd wordt, kan na aanmelding in het overlegcomité, geen gebruik gemaakt worden van de artikels 14 en 15 en dit tot het ogenblik van de aflevering van de vergunningen voorzien bij artikel 8 en 9.

Art. 13. - De federale overheid geeft de N.M.B.S. opdracht om vóór het einde van 2002 bij de bevoegde gewestelijke overheden de dossiers betreffende de aanvragen voor administratieve toelatingen en vergunningen in te dienen voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies, voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel, en voor het project inzake de tweede havenontsluiting van Antwerpen.

De N.M.B.S. dient vóór het einde van 2001 een dossier in voor de tweede spoortunnel onder de Schelde dat moet toelaten de procedure voor het Ruimtelijk Uitvoeringsplan op te starten.

HOOFDSTUK V - PRE EN COFINANCIERING

Art. 14. - Chaque Région peut assurer le préfinancement sans intérêt de projets d'infrastructures présentant un intérêt régional sur son territoire et pour lesquels les permis et autorisations ressortant de ses compétences sont octroyés, à concurrence d'un montant maximum de 20 milliards en capital ou de 2,5 milliards en charges annuelles d'intérêt. Le préfinancement se fait par un emprunt subordonné émis par la SNCB, dont les charges d'intérêt sont supportées par la Région. L'emprunt est garanti par l'état. Les frais sont supportés par la Région. Les montants préfinancés sont remboursés par l'Etat fédéral conformément aux documents annexés visés à l'article 4 du présent accord.

Art. 15. - La S.N.C.B. négocie, à la demande d'une Région, le cofinancement de travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires à concurrence de 8 milliards pour la Région flamande et de 4 milliards pour la Région wallonne. Ces montants peuvent être augmentés moyennant qualification de ces travaux par le Comité de Concertation comme travaux d'intérêt pour l'économie nationale. Toute forme de cofinancement par les Régions vient en sus du montant de 687,6 milliards, dont il est question à l'article 6, et n'a pas d'influence sur la clé de répartition budgétaire.

CHAPITRE VI - RESEAU EXPRESS REGIONAL DANS ET AUTOUR DE BRUXELLES

Art. 16. - Les parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible l'accord de coopération relatif au R.E.R.

Les parties conviennent que les organes de coopération nécessaires à l'organisation du R.E.R. seront organisés tant au niveau stratégique qu'au niveau opérationnel.

Art. 17. - Une partie du matériel roulant destiné au R.E.R. doit être disponible en 2005 afin de permettre la mise en service, pour le 31 décembre 2005 au plus tard, de deux premières lignes du R.E.R.

Art. 14. - Ieder Gewest kan instaan voor de renteloze prefinanciering van de infrastructuurprojecten van gewestelijk belang op haar grondgebied voor een bedrag van maximum 20 miljard in kapitaal of 2,5 miljard in jaarlijkse intrestlasten, voorzover zij de verschillende administratieve toelatingen en vergunningen heeft verstrekt die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder haar bevoegdheid vallen. De prefinanciering gebeurt via een achtergestelde lening aangegaan door de N.M.B.S., waarvan de intrestlasten betaald worden door het gewest. De lening wordt gedekt door de waarborg van de staat. De kost hiervan wordt door het gewest gedragen. De voorfinancierde bedragen zullen worden terugbetaald door de federale Staat overeenkomstig de bijlagen bedoeld in artikel 4 van dit akkoord.

Art. 15. - De N.M.B.S. onderhandelt, op verzoek van een Gewest, de cofinanciering van de werken betreffende de grote spoorweginvesteringen naar rato van 8 miljard voor het Vlaams Gewest en voor 4 miljard voor het Waals Gewest. Deze bedragen kunnen verhoogd worden middels bestemming van deze werken door het Overlegcomité als werk van nationaal nut. Elke vorm van cofinanciering komt bovenop het bedrag van 687,6 miljard waarvan sprake is in artikel 6, en heeft geen invloed op de budgettaire verdeelsleutel.

HOOFDSTUK VI - GEWESTELIJK EXPRESNET IN EN ROND BRUSSEL

Art. 16. - De partijen verbinden zich ertoe het samenwerkingsakkoord betreffende het G.E.N. zo snel mogelijk af te handelen en af te sluiten.

De partijen komen overeen dat de samenwerkingsorganen van het G.E.N. zowel op strategisch niveau als op operationeel niveau zullen georganiseerd worden.

Art. 17. - Een gedeelte van het rollend materieel bestemd voor het G.E.N. moet tegen 2005 beschikbaar zijn zodat twee eerste lijnen van het G.E.N. uiterlijk op 31 december 2005 in dienst kunnen wor-

den genomen.

CHAPITRE VII - DISPOSITIONS FINALES

Art. 18. - Les litiges entre les parties nés de l'interprétation et de l'exécution du présent accord sont tranchés par une juridiction telle que visée à l'article 92 bis, §§ 5 et 6 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Art. 19. - Le présent accord lie les parties le jour suivant l'assentiment des Chambres fédérales, du Conseil flamand, du Conseil de la Région wallonne et du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

HOOFDSTUK VI - SLOTBEPALINGEN

Art. 18. - De geschillen tussen de partijen die voortvloeien uit de interpretatie en de uitvoering van dit akkoord worden beslecht door een jurisdictie zoals bedoeld in artikel 92 bis, §§ 5 en 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 19. - Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn goedkeuring door de federale Kamers, de Vlaamse Raad, de Waalse raad en de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

Fait à *Bruxelles* le *14/10/2001* en *1* exemplaires originaux en français et en néerlandais

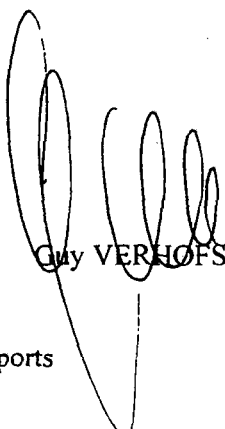
Gedaan te *Brussel* op *14/10/2001* in *1* originele exemplaren in het Frans en in het Nederlands

Pour l'Etat :

Voor de Staat :

Le Premier Ministre

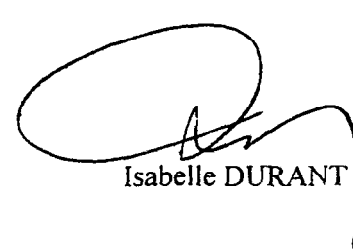
De Eerste Minister



Guy VERHOFSTADT

La Vice-Première Ministre et
Ministre de la Mobilité et des Transports

De Vice-Eerste Minister en
Minister van Mobiliteit en Vervoer



Isabelle DURANT

Pour la Région flamande :

Voor het Vlaams Gewest :

Le Ministre-Président

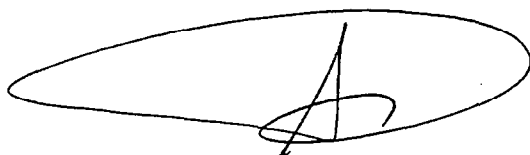
De Minister-President



Patrick DEWAELE

Le Vice-Président et Ministre de la Mobilité, des
Travaux publics et de l'Energie

De Vice-President en
Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en
Energie



Steve STEVAERT

Le Ministre d. , de l'Amé-
nagement du Territoire et des Médias

De Minister van
ke Ordening en Media

Ruimteli-



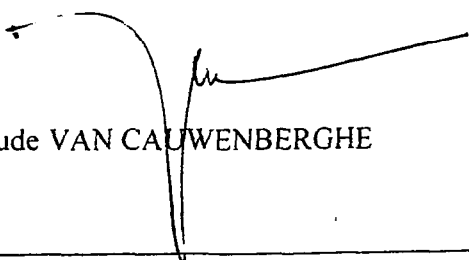
Dirk VAN MECHELEN

Pour la Région wallonne :

Voor het Waals Gewest :

Le Ministre-Président

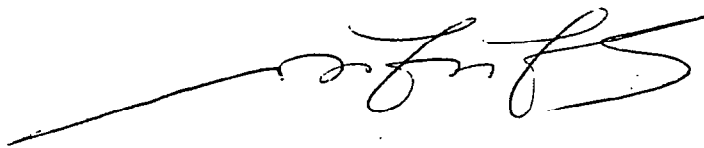
De Minister-President



Jean-Claude VAN CAUWENBERGHE

Le Vice-Président et Ministre des
Transports, de la Mobilité et de l'Energie

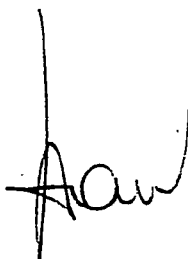
De Vice-President en
Minister van Vervoer, Mobiliteit en Energie



José DARAS

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de
l'Urbanisme et de l'Environnement

De Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw
en Leefmilieu



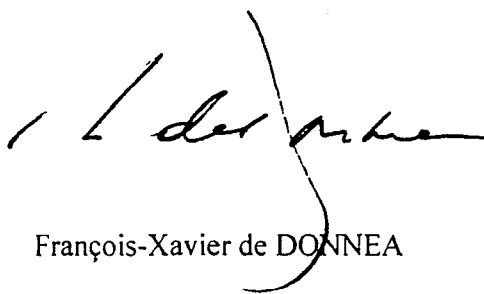
Michel FORET

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

Le Ministre-Président

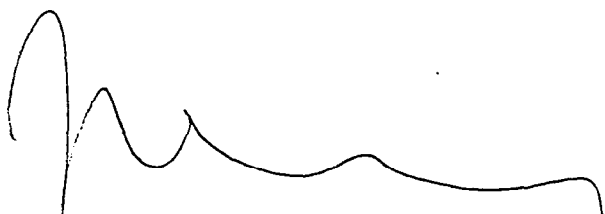
De Minister-President



François-Xavier de DONNEA

Le Ministre des Travaux publics, du Transport, de
la Lutte contre l'Incendie et de
l'Aide médicale urgente

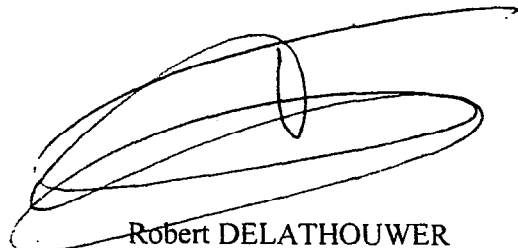
De Minister van Openbare Werken, Vervoer, Brand-
bestrijding en Dringende Medische Hulp



Jos CHABERT

Le Secrétaire d'Etat chargé de la Mobilité, de la
Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et de
l'Aide médicale urgente

De Staatssecretaris van Mobiliteit, Ambtenarenza-
ken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp



Robert DELATHOUWER

Le Secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du
Territoire, des Monuments et des Sites et du
Transport rémunéré des personnes

De Staatssecretaris van Ruimtelijke Ordening,
Stadsvernieuwing, Monumenten en Landschappen
en Bezoldigd Vervoer van Personen



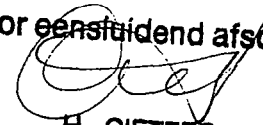
Willem DRAPS

Pour copie certifiée conforme



H. CIETERS
Conseiller Adjoint

Voor eenstudeend afschrift



H. CIETERS
Adjunct-Adviseur

BIJLAGE 2

INVESTERINGSPLAN 2001 – 2012 VAN DE NMBS
DD. 21 MEI 2001

INVESTERINGSPLAN 2001 - 2012

1. Raad van Bestuur van de NMBS van 26 januari 2001

Op zijn vergadering van 26 januari 2001 heeft de Raad van Bestuur van de NMBS zijn akkoord betuigd met een voorstel van tienjareninvesteringsplan voor de periode 2001 - 2010.

Dit basisplan, zoals voorgesteld door de NMBS, impliceerde financiële middelen ten bedrage van 643,9 miljard BEF (waarde 1999), verdeeld volgens 3 bronnen :

- Eigen fondsen en alternatieve financiering : 54,1 miljard BEF
- HST-fin : 68,3 miljard BEF
- Ministerie van Verkeer : nodig : 521,5 miljard BEF
beschikbaar : 376,2 miljard BEF, d.i. – 145,3 miljard
- Te financieren saldo : 145,3 miljard BEF

Het globaal evenwicht van dit basisplan zag er als volgt uit :

Capaciteitsbehoud	113,5 miljard
Capaciteitsuitbreiding	105,6 miljard
Rollend materieel	137,4 miljard
Onthaal reizigers	23,7 miljard
Productiematerieel	34,7 miljard
HST	96,1 miljard
Mobiliteit Brussel infra	132,9 miljard
TOTAAL	643,9 miljard

De daarmee overeenstemmende investeringsprojecten werden beschreven in de documenten RB 2001/2¹ en RB 2001/2 aanvullend² van 26 januari 2001.

2. Regeringsbeslissing van 30 maart 2001

Onder punt II.2 vermeldt de nota aan de Ministerraad, door de Regering goedgekeurd op de vergadering van 30 maart 2001, het volgende :

¹ « Bijdrage van de NMBS tot het beleid van verhoging van de mobiliteit via het spoor - Ontwerp van tienjareninvesteringsplan 2001/2010 »

² « Bijdrage van de NMBS tot het beleid van verhoging van de mobiliteit via het spoor - Ontwerp van tienjareninvesteringsplan 2001/2010. Aanvullend document »

“In het kader van de door de Regering op 11 februari en 17 oktober 2000 vastgelegde prioriteiten, heeft de NMBS een ontwerp van meerjareninvesteringsplan opgemaakt dat de NMBS moet toelaten een kwantumsprong te maken op gebied van aanbod, capaciteit, veiligheid en comfort. Het voorstel van de NMBS beantwoordt aan de hierboven beschreven strategische opties die de Regering wenst te nemen voor elk van de drie vervoerssegmenten. Het investeringsplan zal voor overleg worden voorgelegd aan de Gewesten en kan desgevallend aangepast worden. Na consultatie van de Gewesten zal een samenwerkingsakkoord afgesloten worden met betrekking tot de gevolgen voor de ruimtelijke ordening van het in bijlage opgenomen investeringsplan. De investeringsinspanningen ten bedrage van 644 miljard BEF (in franken 99) leggen zich vooral toe op de volgende assen :

- *de aankoop van materieel voor de kwantitatieve en kwalitatieve verhoging van het reizigersvervoer;*
- *de investeringen nodig voor de verhoging van de opvangcapaciteit van Brussel;*
- *de ontsluiting van de havens, multimodale terminals, en de luchthaven van Zaventem;*
- *de modernisering van de grote assen ;*
- *de ontdubbeling van bepaalde spoorlijnen, in functie van de beschikbare capaciteit op de bestaande lijnen;*
- *de kwalitatieve verbetering van het onthaal van de reiziger.*

De Regering beschikt echter niet over de financiële middelen om deze talrijke investeringen mogelijk te maken binnen een periode van 10 jaren, zodat deze investeringen gespreid zouden moeten worden over 15 jaren. Gezien het belang van deze operatie wenst de Regering echter een bijkomende inspanning te doen en stelt zij aan de NMBS een waaier van alternatieve financieringsmiddelen voor, die de NMBS moeten toelaten dit investeringsplan te realiseren binnen de 12 jaren. Deze alternatieve financieringsmiddelen mogen geen weerslag hebben op de primaire uitgaven.”

De Regering heeft bijgevolg een « begrotingsvoorstel » van investeringsplan op 12 jaar uitgewerkt (zie § 3), en in verband met de alternatieve financieringsmiddelen maakt ze gewag van de volgende mogelijkheden :

- | | |
|--|---------------------|
| • Cofinanciering burgerlijke bouwkunde : | 25 à 35 miljard BEF |
| • Leasing : | 25 à 30 miljard BEF |
| • Publiek-private samenwerking : | 7 à 12 miljard BEF |
| • Realisatie van activa : | 18 à 22 miljard BEF |
| • EIB : | Pro memorie |
| • Buurlanden : | Pro memorie |

Totaal : 75 à 99 miljard BEF + EIB + buurlanden

3. Voorstel van de NMBS

Rekening houdend met die verschillende elementen, heeft de NMBS een voorstel van investeringsplan voor de periode 2001-2012 uitgewerkt.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van :

- het oorspronkelijk voorstel van de NMBS voor de periode 2001-2010
- het voorstel van de Regering voor de periode 2001-2012
- het voorstel van de NMBS voor de periode 2001-2012

Miljard BEF 1999	NMBS 2001-2010	Regering 2001-2012	NMBS 2001-2012
Capaciteitsbehoud	113,5	136,2	143,1
Capaciteitsuitbreiding, waarvan	238,5	238,5	238,7
• klassieke uitbreiding, in uitvoering	5,0	5,0	5,3
• klassieke uitbreiding, projecten	100,6	100,6	100,5
• uitbreiding aanvulling mobiliteit Brussel	} 70,4	70,4	70,4
• uitbreiding GEN	} 132,9	62,5	62,5
Onthaal reizigers	23,7	23,7	23,7
Subtotaal klassieke infrastructuur	375,7	398,4	405,5
Rollend materieel treinen, waarvan	119,0	129,5	130,6
• Capaciteitsbehoud	90,4	97,6	95,3
• Capaciteitsuitbreiding	20,0	21,6	24,9
• HST	8,6	10,3	10,4
Rollend materieel wagens	18,4	19,9	19,9
Subtotaal rollend materieel	137,4	149,4	150,5
Productiemiddelen II	9,6	9,8	9,8
Werkplaatsen rollend materieel	10,6	10,8	10,8
Informatica + diverse	14,6	14,9	14,9
Subtotaal productie-apparaat	34,8	35,5	35,5
Infra HST zuiver	69,7	69,7	69,7
Infra HST gemengd	26,3	26,3	26,3
Subtotaal HST	96,0	96,0	96,1³
Algemeen totaal	643,9	679,3	687,6
Eigen fondsen+ alternatieve financiering	54,1	65,0	65,0
HST-fin	68,3	68,3	68,3
MVI klassiek + HST gemengd	313,7	391,0	391,0
GEN Brussel	62,5	62,5	62,5
Europa (ETCS)	-	-	3,3
Totaal financiering	498,6	586,8	590,1
Te financieren saldo	145,3	92,5	97,5

Opmerkingen :

1. Volgens de voorstellen van de Regering zou het saldo van 97,5 miljard BEF moeten gefinancierd worden met de alternatieve financieringsmiddelen waarvan sprake in § 2 (cofinanciering werken burgerlijke bouwkunde, publiek-private samenwerking, leasing, enz).

³ In realiteit 96 052, automatisch afgerond op 96,1

2. De globale verhoging van de behoeften met 8,3 miljard BEF t.o.v. de voorstellen van de Regering is te wijten aan de bespoediging van het programma voor uitbouw van het Europees interoperabel seinsysteem ETCS, waarvan de voltooiing horizon 2010 gepland is. Deze 8,3 miljard BEF zijn verdeeld over de volgende rubrieken :

- capaciteitsbehoud	: + 6,9 miljard BEF
- capaciteitsuitbreiding	: + 0,2 miljard BEF
- rollend materieel	: + 1,1 miljard BEF

(pro memorie : + 0,1 miljard BEF voor HST ingevolge probleem afrondingen - zie verwijzing 3 blz. 3)

3. Er dient genoteerd dat er voor de ontwikkeling van dit project ongeveer 3,3 miljard BEF Europese financiële steun kan verwacht worden, zodat het te financieren saldo slechts met 5 miljard BEF verhoogt t.o.v. de voorstellen van de Regering (van 92,5 miljard BEF naar 97,5 miljard BEF).

4. Voornaamste bestanddelen van het NMBS-plan

Afgezien van de versnelde ontwikkeling van het ETCS-project werd er geen enkele wijziging aangebracht aan de fysieke aard van de investeringsprojecten die in het oorspronkelijk basisplan van de NMBS voorkwamen; enkel de programmatie ervan in de tijd werd aangepast, rekening houdend met de verlenging van de in aanmerking genomen periode en met de budgettaire beperkingen.

Wat de gedetailleerde beschrijvingen van de projecten en de doelstellingen ervan betreft, kan bijgevolg verwezen worden naar de documenten 2001/2 en 2001/2 aanvullend die op 26 januari 2001 aan de Raad van Bestuur werden voorgelegd.

4.1. Algemene voorstelling

Het globaal evenwicht van het plan 2001 – 2012 ziet er als volgt uit :

Capaciteitsbehoud	143,1 Mia, d.i.+ 29,6 Mia t.o.v. het plan 2001-2010
Capaciteitsuitbreiding	176,2 Mia, d.i. + 70,6 Mia
Rollend materieel	150,5 Mia, d.i. + 13,1 Mia
Onthaal reizigers	23,7 Mia, d.i. + 0,0 Mia
Productiematerieel	35,5 Mia, d.i. + 0,8 Mia
HST	96,1 Mia, d.i. + 0,0 Mia
Mobiliteit Brussel infra	62,5 Mia, d.i. – 70,4 Mia
TOTAAL	687,6 Mia, d.i. + 43,7 Mia....

Bijlage 1 geeft voor de diverse rubrieken waaruit het plan bestaat het gedetailleerd overzicht van 2001 tot 2012.

4.2. Capaciteitsbehoud

Voorgesteld budget : 143,1 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. + 29,6 miljard t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001-2010.

Bijlage 2 analyseert gedetailleerd de verschillende projecten. Samengevat werden de volgende twee aanpassingen aangebracht t.o.v. het oorspronkelijk basisplan van de NMBS :

- extrapolatie van de bedragen 2001–2010 naar 2001–2012 ;
- bespoediging van het programma voor uitbouw van het ETCS, waarvan de voltooiing gepland is in 2010.

4.3. Klassieke capaciteitsuitbreiding

Voorgesteld budget : 176,2 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. + 70,6 miljard BEF t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001-2010.

Aangezien de GEN-investeringen op 62,5 miljard BEF begrensd werden, is er een overheveling van investeringen gebeurd van de rubriek « mobiliteit Brussel » naar de rubriek « klassieke uitbreiding », waarbij de som van de twee ongewijzigd blijft (behalve een aanpassing van 0,2 miljard BEF waarvan sprake bovenaan blz. 4).

De aard van de projecten werd niet gewijzigd en de doelstellingen ervan houden verband met de grote capaciteitsproblemen die eerder werden uiteengezet. Er kan aan herinnerd worden dat deze capaciteitsproblemen zich hoofdzakelijk stellen :

- in de zones Antwerpen en Zeebrugge
- in de zone van de luchthaven Brussel-Nationaal
- in de Noord-Zuidverbinding en de zone Brussel-Noord en Schaarbeek
- op de aslijnen rond Brussel
- op de grote vervoerassen

Het budget van 176,2 miljard BEF is globaal genomen als volgt verdeeld :

- Zone Antwerpen	53,7 miljard BEF
- Zone Zeebrugge	2,7 miljard BEF
- Hoofdassen	24,6 miljard BEF
- GSM – R	4,8 miljard BEF
- Zones Namen, Mechelen en Leuven	5,5 miljard BEF
- Zone Gent	7,6 miljard BEF
- Zone Brussel-Noord, Schaarbeek en lijn 28	15,8 miljard BEF
- Zone luchthaven Brussel-Nationaal (diabolo)	15,0 miljard BEF
- Nieuwe lijn Louvain la Neuve - St Bernart	19,9 miljard BEF
- Nieuwe lijn Daussooux - Gosselies	18,9 miljard BEF
- Diverse	7,7 miljard BEF

De projecten met betrekking tot de diabolo en de nieuwe lijnen zijn beschreven in het op 26 januari 2001 aan de Raad van Bestuur voorgelegd document 2001/2 aanvullend.

Er dient evenwel genoteerd dat, wat de verbinding Daussooux-Gosselies betreft, de aansluiting van de luchthaven op de nieuwe lijn enerzijds, en op lijn 140, anderzijds, momenteel herbestudeerd wordt, rekening houdend met de weerhouden nieuwe opties inzake inplanting van het luchthavengebouw (verplaatsing kant noord). In ieder geval zou de verbinding van de luchthaven met lijn 140 de eerste fase van het project kunnen vormen.

Wegens het uitsmeren van de projecten in de tijd werd de voltooiing van de grote projecten algemeen genomen met 2 jaren vertraagd.

Bijlage 3 geeft een gedetailleerd overzicht van de voorgestelde nieuwe programmatie.

4.4. Onthaal reizigers

Voorgesteld budget : 23,7 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. hetzelfde bedrag als in het oorspronkelijk basisplan 2001-2010, wat neerkomt op een gemiddelde jaarlijkse vermindering met 16,7 %.

Bijlage 4 bevat een gedetailleerd overzicht van de diverse projecten.

Aangezien het globaal bedrag voor de periode 2001-2012 hetzelfde is gebleven als wat voor de periode 2001-2010 was voorgesteld, werden de diverse projecten in de tijd uitgesmeerd, rekening houdend met de stand van vordering van de momenteel in uitvoering zijnde projecten.

4.5. Rollend materieel

Voorgesteld budget : 150,5 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. + 13,1 miljard BEF t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001-2010, wat neerkomt op een gemiddelde jaarlijkse vermindering met 8,7 %.

Bijlage 5 bevat een gedetailleerde analyse van de diverse projecten. Samengevat situeert de budgetverhoging zich hoofdzakelijk op het vlak van :

- de aankoop van motorstellen (+ 4,85 miljard)
- de modernisering van de rytuigen M5 (+2,1 miljard)
- de aankoop van de rangeer locomotieven (+ 2,2 miljard)
- de aankoop van de HST-stellen (+ 1,8 miljard)
- de ETCS-uitrusting (+ 1,7 miljard)
- de aankoop van wagens (+ 1,5 miljard)

Het aantal plaatsen in de binnenlandse dienst evolueerde van 247 000 naar 305 000 in 2010 (zonder GEN) in het oorspronkelijk basisplan van de NMBS, wat een toename met ongeveer 23 % vertegenwoordigde.

Rekening houdend met de in het twaalfjarig plan overwogen bijkomende aankopen, zal het evolueren van 247 000 naar 315 000 in 2012 (zonder GEN), wat een toename met 27 % vertegenwoordigt.

Wat de programmatie betreft werd ondanks de budgettaire moeilijkheden zoveel mogelijk vermeden de aankoopprogramma's in de tijd uit te smeren; de essentiële wijzigingen betreffen de volgende aankopen :

- de stellen Bxl-Breda : 2002-2005 wordt 2004-2007
- de 100 bijkomende dubbeldekrijtuigen : 2004-2009 wordt 2004-2006
- de 115 elektrische locomotieven : 2004-2010 wordt 2007-2012
- de 80 rangeerlocomotieven: 2003-2009 wordt 2001-2005
- de HST-stellen : 2004-2008 wordt 2005-2010

4.6. Productieapparaat

Voorgesteld budget : 35,5 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. + 0,8 miljard BEF t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001-2010.

Er kan in herinnering gebracht worden dat in deze rubriek de investeringsprojecten opgenomen zijn met betrekking tot :

- de werkplaatsen en de uitrusting van de infrastructuur
- de werkplaatsen van het rollend materieel
- de informatica en de administratieve gebouwen

Voor elk van deze rubrieken werden de bedragen voor de periode 2001-2012 bekomen door de oorspronkelijk voor de periode 2001-2010 voorziene bedragen met 2 % te verhogen, wat neerkomt op een gemiddelde jaarlijkse vermindering met 15 %.⁴

De oorspronkelijk voorziene projecten werden in de tijd uitgesmeerd, rekening houdend met die beperking en met de huidige stand van vordering ervan.

Bijlage 6 geeft een gedetailleerd overzicht van de diverse projecten.

4.7. Het HST-project

Er werd geen enkele wijziging aangebracht, noch op het vlak van de gebudgetteerde bedragen, namelijk 96,1 miljard BEF, noch op dat van de programmatie.

Bijlage 7 geeft de gedetailleerde gegevens met betrekking tot dit project.

4.8. GEN Brussel

Voorgesteld budget : 62,5 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. – 70,4 miljard BEF t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001-2010 (zie § 4.3)

⁴ In realiteit bestond de redenering erin de oorspronkelijke NMBS-voorstellen over 10 jaar met 15 % te reduceren en dit nieuw bedrag naar 12 jaar te extrapoleren

De in deze rubriek opgenomen investeringen stemmen overeen met die welke in het op 27 maart 2001 aan de Raad van Bestuur voorgelegd document⁵ waren beschreven in de rubriek « GEN-investeringen sensu stricto », d.w.z. :

Miljard BEF 99		Kalender oorspronkelijk basisplan 2001-2010	Kalender plan 2001-2012
Inrichting stations en parkings	3,7 ⁶	2003-2010	2003-2012
L124 : 3de en 4de spoor Linkebeek-Eigenbrakel	10,2	2003-2010	2003-2010
L124 : 3de en 4de spoor Eigenbrakel-Nijvel	7,0	2006-2010	2006-2012 (1)
L161 N : Watermaal-Louvain la Neuve (nieuwe lijn)	20,2	2003-2010	2003-2011
Watermaal-Schuman-Josaphat	9,9	2002-2009	2002-2009
L50 A : 3de en 4de spoor	11	2003-2010	2003-2012
Bocht van Nossegem	0,5	2004-2005	2004-2005
TOTAAL	62,5		

(1) Het project van 3de en 4de spoor tussen Nijvel en Eigenbrakel kan in twee fasen opgesplitst worden :

Fase 1 : baanvak tussen Nijvel en Lillois met rechte trekking van de bocht van Baulers, uit te voeren tussen 2006 en 2008

Fase 2 : baanvak tussen Lillois en Eigenbrakel, uit te voeren tussen 2009 en 2012

Bijlage 8 geeft de details van de weerhouden programmatie. Wat de fysieke beschrijving van de projecten betreft kan verwezen worden naar document RB 2001/2 aanvullend van 26 januari 2001.

5. Regionale verdeling

Zoals ze voorgesteld is, respecteert de programmatie van de investeringen elk jaar de verdeelsleutel 60/40. Hiervoor kan verwezen worden naar bijlage 9.

6. Financiering

Zoals vermeld in de overzichtstabel op bladzijde 3 impliceert dit voorstel van investeringsplan een bijkomende financiering ten bedrage van 97,5 miljard BEF over de periode 2001 – 2012 (in de veronderstelling van een Europese financiering voor het ETCS-project ten bedrage van 3,3 miljard BEF).

⁵ Document RB 2001/113 van 27 maart 2001, getiteld « GEN - Verwezenlijking van het Gewestelijk Expresnet »

⁶ 800 miljoen BEF werden overgeheveld naar de rubriek klassieke uitbreidingen (aanvulling mobiliteit Brussel), enerzijds om het oorspronkelijk voor dit project voorziene bedrag, namelijk 4,5 miljard BEF te respecteren, en anderzijds om het plafond van 62,5 miljoen BEF voor het GEN in zijn geheel te respecteren

De tabellen 1 en 2 hierna geven een synthese van de behoeften en van het elk jaar te financieren saldo, rekening houdend met de voorgestelde programmatie. Ze werden opgemaakt op basis van de volgende hypothesen inzake financiering :

- Financiering MVI : dezelfde kalender als die welke in het oorspronkelijk basisplan voorzien was van 2001 tot 2010 en voortzetting van het mechanisme in 2011 en 2012 (+1 % en + 1 miljard BEF);
- Financiering via HST-fin : identiek aan de in het basisplan 2001-2010 vooropgestelde kalender;
- GEN : vrijmaking van de financiële middelen naarmate de projecten uitgevoerd worden;
- Eigen fondsen : homogene verdeling van 2002 tot 2012.

Tabel 1 : behoeften

RUBRIEKEN	TOTAAL	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
- Capaciteitsbehoud	143,1	11,3	12,4	13,2	13,0	12,0	12,2	12,8	12,7	12,6	9,9	10,5	10,5
- Capaciteitsuitbreiding	176,2	2,8	3,6	4,2	5,2	7,3	13,0	21,1	25,0	26,2	26,0	23,1	18,9
- Onthaal	23,7	3,0	2,3	2,3	2,1	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7
Subtotaal infra klassiek	343,0	17,1	18,3	19,7	20,3	21,0	27,0	35,6	39,5	40,4	37,6	35,3	31,1
- RM klassieke treinen	120,2	6,7	9,7	10,4	10,4	11,4	15,4	11,2	9,7	8,5	9,5	8,4	9,0
- RM HST-treinen	10,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	1,5	2,3	2,5	1,8	1,8	0,0	0,0
- Hg	19,9	1,6	1,8	1,6	1,5	1,3	1,5	1,5	1,5	1,7	1,8	1,9	2,2
Subtotaal rollend materieel	150,5	8,3	11,5	12,0	11,9	13,2	18,4	15,0	13,7	12,0	13,1	10,3	11,2
- Productiemiddelen II	9,8	0,9	1,1	1,1	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
- Werkplaatsen RM	10,8	1,8	1,4	1,2	1,7	1,0	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4
- Informatica + diverse	14,9	1,2	2,0	1,8	1,8	1,5	0,9	0,9	1,1	1,1	0,9	0,9	0,9
Subtotaal logistiek	35,5	3,9	4,5	4,1	4,5	3,3	2,2	2,2	2,3	2,2	2,1	2,1	2,0
- HST zuiver	69,7	10,0	13,2	18,7	14,8	9,3	3,4	0,3					
- HST gemengd	26,3	5,0	6,0	6,0	5,6	3,0	0,6	0,1					
Subtotaal HST	96,1	15,1	19,2	24,7	20,4	12,3	4,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Infrastructuur GEN	62,5	0,1	0,6	2,5	3,8	6,4	8,6	10,3	9,8	7,2	6,3	4,5	2,4
- Materieel GEN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal GEN	62,5	0,1	0,6	2,5	3,8	6,4	8,6	10,3	9,8	7,2	6,3	4,5	2,4
Algemeen totaal behoeften	687,6	44,5	54,0	63,0	60,9	56,3	60,2	63,4	65,4	61,9	59,2	52,2	46,7

Tabel 2 : financieringen

	TOTAAL	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Algemeen totaal behoeften	687,6	44,5	54,0	63,0	60,9	56,3	60,2	63,4	65,4	61,9	59,2	52,2	46,7
Financieringen													
- MVI (kl. + HST)	391,0	25,9	26,4	29,0	29,5	30,8	32,0	33,2	34,4	35,7	36,9	38,1	39,1
- HST-Fin	68,3	9,7	13,0	18,4	14,5	9,1	3,3	0,3	0	0	0	0	0
- GEN	62,5	0,1	0,6	2,5	3,8	6,4	8,6	10,3	9,8	7,2	6,3	4,5	2,4
- EF en Alt. Fin.	65,0	7,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,2	5,2	5,2	5,0
- Europa (ETCS)	3,3		0,1	0,2	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4			
Totaal financieringen	590,1	43,0	45,4	55,4	53,7	52,1	49,7	49,6	50,0	48,5	48,4	47,8	46,5
Te financieren saldo's	97,5	1,5	8,6	7,6	7,2	4,2	10,5	13,8	15,4	13,4	10,8	4,4	0,2

7. Besluiten

7.1 Rekening houdend met de geformuleerde voorstellen, bedraagt het te financieren saldo :

- 29,0 miljard BEF tussen 2001 en 2005
- 68,5 miljard BEF tussen 2006 en 2012

7.2 Over de periode 2001 - 2005 werden de projecten van capaciteitsuitbreiding van de infrastructuur sterk gereduceerd t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001 - 2010 : ze dalen van 57,6 miljard BEF naar 36,5 miljard BEF, d.i. – 21,1 miljard BEF (zonder HST), wat betekent dat er voor 202 miljard BEF capaciteitsuitbreidingen geconcentreerd zijn tussen 2006 en 2012.

7.3 Deze capaciteitsuitbreidingsprojecten kunnen niet verder gereduceerd worden over de periode 2001-2005, rekening houdend met de voor de periode 2006-2012 vooropgestelde bedragen (zie punt 7.2 hierboven).

7.4 Zo ook kunnen de investeringen in rollend materieel tijdens deze periode 2001-2005 niet verder uitgesteld worden, aangezien ze ofwel de voortzetting van een momenteel lopend contract vormen ofwel betrekking hebben op de start van nieuwe aankoopcontracten.

7.5 Impact op de schuldpositie van de NMBS :

- de impact van het te financieren saldo (97,5 miljard BEF) op de schuld van de NMBS, kosten inbegrepen, wordt voor eind 2012 geraamd op 137,4 miljard BEF, namelijk :

- ☐ Hoofdsom : 97,5 miljard BEF
- ☐ Interesten : 39,9 miljard BEF

Deze schuld is berekend in de hypothesen van een “bullet”-terugbetaling op 15 jaar en een vaste rentevoet van 6 %.

- indien de Regering zou aanvaarden de voor het GEN-project voorbehouden bedragen vervroegd ter beschikking van de NMBS te stellen om het te financieren saldo in 2001-2002-2003-2004-2005 en 2006 te dekken, zou de hogervermelde schuld op het einde van 2012 gereduceerd worden met 15 miljard BEF; de voorlopige aanwending van deze bedragen mag de uitvoering van de in het onderhavige plan voorziene GEN-investeringen niet in het gedrang brengen:

- 7.6 Overeenkomstig de beslissingen van de Regering t.a.v. de globale financiering van het meerjarig investeringsplan van de NMBS zal deze al de mogelijke financieringsbronnen onderzoeken. De uitgewerkte projecten zullen in de Raad van Bestuur worden besproken zodra het samenwerkingsakkoord tussen de federale Regering en de Gewesten in verband met dit investeringsplan getekend is.

BIJLAGE 1

Algemene Voorstelling

RUBRIQUE	TOT.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1-1 Investissement d'indréel général / Investeringen van algemeen nut	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
2-2 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
3-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.736	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.560
4-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.560
5-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
6-6 Infrastructures marchandises / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
7-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
8-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
9-9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	3.066	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
10-10 Accueil voyageurs / Onthaal reizigers	143.143	13.275	12.445	13.230	13.021	11.953	12.205	12.764	12.683	12.606	9.936	10.510	10.515
Total matériel roulant (hors accuelli) / Totaal klassiek behoud (zonder onthaal)	23.745	3.049	2.302	2.203	2.119	1.809	1.802	1.794	1.840	1.655	1.667	1.706	1.699
Total maillots classiques / Totaal klassiek behoud	310.031	14.324	14.747	15.533	15.140	13.762	14.007	14.558	14.523	14.361	11.603	12.216	12.214
Total maillots classiques / Totaal klassiek behoud	105.822	2.761	3.113	3.348	3.976	5.192	9.053	12.971	14.936	14.871	13.635	11.975	9.959
hors mobilité Bruxelles / zonder mobiliteit Brussel	70.355	20	440	840	1.200	2.095	3.900	8.105	10.070	11.310	12.350	11.105	8.915
Mobilité Bruxelles / Mobiliteit Brussel	176.177	2.781	3.553	4.188	5.176	7.287	12.953	21.051	25.026	26.183	25.995	23.008	18.904
Extensioes classiques / klassieke uitbreidingen	62.480	100	623	2.487	3.810	6.420	8.600	10.300	9.770	7.220	6.300	4.460	2.390
Total extensioes classiques / totaal klassieke uitbreidingen	238.657	2.881	4.176	6.675	8.986	13.707	21.553	31.351	34.796	33.403	32.295	27.540	21.294
Total infrastructuur / Totaal infrastructuur	405.545	17.405	18.923	22.208	24.126	27.469	35.560	45.909	49.319	47.664	43.898	39.756	33.508
Bâtiments de service / Dienstegebouwen	3.736	419	553	553	408	298	213	213	200	200	200	240	240
Restructuration, Equipement / Hersrundering, uitrusting	6.040	484	530	530	530	509	489	489	489	489	489	506	506
Total restructuration / Totaal berustructurering	9.776	903	1.082	1.083	938	807	702	702	689	689	689	746	746
Atelier - Equipement - Entretien court terme	2.031	275	340	68	255	179	170	134	134	134	134	104	104
Atelier - Equipement - Entretien long terme	1.777	221	157	157	157	157	157	157	157	157	128	100	100
Atelier - Equipement - Wagons	1.099	187	116	128	85	94	94	94	77	85	60	50	40
Total atelier - Equipement / Totaal werkplaats - uitrusting	4.906	683	614	353	497	421	421	385	368	347	321	234	244
Atelier - Infrastructure - Entretien court terme	4.305	909	655	680	1.105	468	87	87	87	77	77	57	57
Atelier - Infrastructure - Entretien long terme	863	46	77	77	77	77	77	77	77	77	77	64	64
Atelier - Infrastructure - Wagons	774	187	77	72	60	60	55	55	47	26	47	45	45
Total atelier - Infrastructure / Totaal werkplaats - infrastructuur	5.942	1.142	808	829	1.241	604	219	219	210	159	180	166	166
Wagons / Wagon	19.900	1.602	1.790	1.614	1.498	1.308	1.503	1.493	1.498	1.668	1.842	1.918	2.166
Train / Trein	130.605	6.697	9.697	10.402	10.374	11.903	16.871	13.458	12.234	10.299	11.305	8.370	8.993
Total matériel roulant / Totaal rolland materieel	150.505	8.299	11.487	12.016	11.872	13.211	18.374	14.951	13.732	11.967	13.147	10.288	11.161
Bâtiments de direction + divers / Directiegebouwen + diversen	5.280	304	1.014	851	766	553	213	313	263	243	243	265	252
Facility Management	990	95	83	83	84	84	84	84	84	84	86	80	59
Total divers / Totaal diversen	6.270	399	1.097	934	850	637	297	397	347	327	329	345	311
Informatique (fonds propres) / Informatica (eigen funds)	2.750	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243
Informatique (MCI) / Informatica (MVI)	5.840	402	668	657	763	610	387	398	511	511	384	350	299
Total Informatique / Totaal Informatica	8.590	756	867	870	976	823	600	511	724	724	597	600	542
TGV - Fin. TGV	69.715	10.037	13.182	18.659	14.844	9.315	3.404	0	0	0	0	0	0
TGV - Mixte	26.337	5.025	6.009	6.018	5.582	3.019	601	84	0	0	0	0	0
Total TGV / Totaal HST	96.052	15.061	19.191	24.677	20.427	12.334	4.005	358	0	0	0	0	0
Total général	987.586	44.448	54.069	62.969	60.927	56.305	60.177	63.432	65.389	61.877	59.161	52.155	46.678
Algemeen totaal													

BIJLAGE 2

Capaciteitsbehoud

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
 Maintien de capacité infrastructure classique Capaciteitsbehoud klassiek infrastructuur
 (Mio BEF 99)

<i>Rubrique / Rubriek</i>	<i>Tot.</i>	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
I-2 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
I-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
I-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
I-6 Infrastructures marchandises / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
I-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
I-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
I-9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
I-10 Accueil clientèle / Onthaal reizigers	23.745	2.512	2.897	3.121	3.133	2.712	2.144	1.591	1.364	1.072	1.102	1.057	1.040
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	23.745	2.512	2.897	3.121	3.133	2.712	2.144	1.591	1.364	1.072	1.102	1.057	1.040
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	143.143	11.275	12.445	13.230	13.021	11.953	12.205	12.764	12.683	12.606	9.936	10.510	10.515

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
 Maintien de capacité infrastructure classique Capaciteitsbehoud klassiek infrastructuur
 (Mio BEF '90)

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen nut													
Département	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Maintien de capacité : Capaciteitsbehoud	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Téléphonie opérationnelle	1.540	400	334	143	123	65	85	65	65	65	65	65	65
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	645	4	101	50	50	75	95	50	40	45	45	45	45
I-2 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Bruxelles / Brussel	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
Maintien de capacité : Capaciteitsbehoud	7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	418	392	392	300	250	250
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	418	392	392	300	250	250
Antwerpen	2.967	262	395	370	411	160	160	160	209	210	210	210	210
Capaciteitsbehoud	2.967	262	395	370	411	160	160	160	209	210	210	210	210
Totaal capaciteitsbehoud:	2.967	262	395	370	411	160	160	160	209	210	210	210	210
Gent	1.376	7	143	224	190	175	110	90	87	80	90	90	90
Capaciteitsbehoud	1.376	7	143	224	190	175	110	90	87	80	90	90	90
Totaal capaciteitsbehoud:	1.376	7	143	224	190	175	110	90	87	80	90	90	90
Liège	1.683	196	352	503	370	70	25	25	27	25	30	30	30
Maintien de capacité	1.683	196	352	503	370	70	25	25	27	25	30	30	30
Total maintien de capacité:	1.683	196	352	503	370	70	25	25	27	25	30	30	30
Charleroi	1.269	48	97	150	233	132	85	85	85	99	85	85	85
Maintien de capacité	1.269	48	97	150	233	132	85	85	85	99	85	85	85
Total maintien de capacité:	1.269	48	97	150	233	132	85	85	85	99	85	85	85
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	6.512	3.863	4.403	5.976	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
Axe 1 / As 1	14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	905	775	770	756	750	750
Maintien de capacité : Capaciteitsbehoud	14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	905	775	770	756	750	750
L36:35: Bocht Leuven	10.101	1.443	420	1.566	1.682	902	731	690	527	578	514	525	525
L21: Sint-Truiden verlengen kruisingsstation	3.976	152	543	740	626	322	244	215	248	193	242	225	225
Totaal capaciteitsbehoud:	14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	905	775	770	756	750	750
L50:4: 200 km/u	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L36:35: Bocht Leuven	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L21: Sint-Truiden verlengen kruisingsstation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal capaciteitsbehoud:	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Axe 2 / As 2	10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
Maintien de capacité : Capaciteitsbehoud	10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
L36:35: Bocht Leuven	4.926	607	681	521	461	669	435	315	270	240	208	259	259
L21: Sint-Truiden verlengen kruisingsstation	5.550	217	280	489	504	925	653	449	405	360	387	441	441
Totaal capaciteitsbehoud:	10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
Axe 3 / As 3	10.986	495	985	1.020	1.096	1.318	1.176	972	786	923	700	750	766
Maintien de capacité	10.986	495	985	1.020	1.096	1.318	1.176	972	786	923	700	750	766
Total maintien de capacité:	10.986	495	985	1.020	1.096	1.318	1.176	972	786	923	700	750	766
Axe 4 / As 4	10.476	379	371	350	430	849	998	1.290	1.239	1.211	959	1.200	1.200
Maintien de capacité : Capaciteitsbehoud	10.476	379	371	350	430	849	998	1.290	1.239	1.211	959	1.200	1.200
Totaal capaciteitsbehoud:	10.476	379	371	350	430	849	998	1.290	1.239	1.211	959	1.200	1.200

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
 Maintien de capacité Infrastructure classique Capacité/behoud Klassiek Infrastructuur
 (Mio BEF 08)

Rubrique / Rubriek	Tot	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Axe 5 / As 5	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Maintien de capacité	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Total maintien de capacité:	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Axe 6 / As 6	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Maintien de capacité	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Total maintien de capacité:	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Axe 7 / As 7	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Maintien de capacité	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Total maintien de capacité:	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Axe 8 / As 8	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
Capacité/behoud	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
Total capacité/behoud:	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
I-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
District Noord-Oost	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Capacité/behoud	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Total capacité/behoud:	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
District Noord-West	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
Capacité/behoud	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
Total capacité/behoud:	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
District Sud-Est	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
Maintien de capacité	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
Total maintien de capacité:	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
District Sud-Ouest	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Maintien de capacité	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Total maintien de capacité:	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
I-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
District Noord-Oost	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Capacité/behoud	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Total capacité/behoud:	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
District Noord-West	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Capacité/behoud	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Total capacité/behoud:	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
District Sud-Est	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Maintien de capacité	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total maintien de capacité:	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
District Sud-Ouest	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20
Maintien de capacité	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20
Total maintien de capacité:	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
 Maintien de capacité infrastructure classique Capacitébehoud Klassiek Infrastructuur
 (Mio BEF 99)

Rubrique / Rubric	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-6 Infrastructures marchandises / Infrastructuur goederen													
District Centre	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Autres installations en gares / Andere installaties in stations	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Maintien de capacité : Capacitébehoud	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
District NO	5.694	617	520	450	545	435	436	470	480	530	380	415	415
Haven van Antwerpen - Antwerpen-Noord	5.491	609	490	430	525	415	421	455	465	515	365	400	400
Capacitébehoud	5.491	609	490	430	525	415	421	455	465	515	365	400	400
Totaal capaciteitsbehoud:	5.491	609	490	430	525	415	421	455	465	515	365	400	400
Andere installaties	203	8	30	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
Capacitébehoud	203	8	30	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
Totaal capaciteitsbehoud:	203	8	30	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
District NW	2.682	176	351	185	195	200	240	290	240	240	195	185	185
Haven van Gent	1.352	80	152	80	80	85	140	190	140	135	90	90	90
Capacitébehoud	1.352	80	152	80	80	85	140	190	140	135	90	90	90
Totaal capaciteitsbehoud:	1.352	80	152	80	80	85	140	190	140	135	90	90	90
Haven van Zeebrugge	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80
Capacitébehoud	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80
Totaal capaciteitsbehoud:	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
 Maintien de capacité Infrastructure classique Capaciteitsbehoed Klassiek infrastructuur
 (Mio BEF 99)

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Andere installaties	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
Capaciteitsbehoed	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
Totaal capaciteitsbehoed:	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
District SE	2.591	441	204	290	230	135	185	247	225	288	166	115	65
Athuis-Meuse	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Maintien de capacite	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Total maintien de capacite:	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Autres installations	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Maintien de capacite	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Total maintien de capacite:	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
District SO	431	7	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Remise en service de la ligne 147	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maintien de capacite	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total maintien de capacite:	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres installations	425	1	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Maintien de capacite	425	1	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Total maintien de capacite:	425	1	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
I-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.130	1.150	1.154
District Centre	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
Maintien de capacite - Capaciteitsbehoed	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
Total maintien de capacite / Totaal capaciteitsbehoed:	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
District Noord-Oost	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
Capaciteitsbehoed	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
Totaal capaciteitsbehoed:	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
District Noord-West	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Capaciteitsbehoed	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Totaal capaciteitsbehoed:	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
District Sud-Est	5.120	401	592	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Maintien de capacite	5.120	401	592	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Totaal maintien de capacite:	5.120	401	592	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
District Sud-Ouest	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130
Maintien de capacite	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130
Total maintien de capacite:	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130

BIJLAGE 3

Uitbreiding v/d Capaciteit

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
TRAVAUX EN COURS / WERKEN IN UITVOERING														
Anwerpen N-Z-verbinding: niveau - I en 2 (Elektr. En SI)	69	0	2	37	27	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Schiphoort: aanpassingen bundel Q (Elektr. En SI)	100	18	82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charleroi-Sud: aménagements	373	38	159	150	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Traversée de Namur	1.180	96	357	327	250	150	0	0	0	0	0	0	0	0
L130 A: renforcement	1.294	85	123	120	228	160	160	170	140	108	0	0	0	0
Main Hub	494	407	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mulzen: signalisatie, électrification	52	0	14	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kluzendok: Bundels Gavers, Zondeken	100	19	41	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alhus-Meuse: électrification, modernisation	1.431	953	478	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200
L147: remise en service à simple voie	251	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous total	5.314	1.866	1.344	712	531	313	160	170	140	108	0	0	0	200
PROJETS / PROJECTEN														
GSM-R	4.821	47	534	1.120	1.410	1.300	410	0	0	0	0	0	0	0
L50A: 200 km/u	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12.450
L36-35: Bocht Leuven	600	0	4	46	220	265	65	0	0	0	0	0	0	0
L21: Sint-Truiden verlengen kruisingsstation	140	0	0	0	70	70	0	0	0	0	0	0	0	0
L21, dubbel spoor	1.600	0	0	0	0	0	20	250	350	350	230	250	150	0
L50A, aanpassing Gent-Sint-Pieters	6.500	0	0	0	0	0	250	650	1.150	1.150	1.150	1.150	1.000	5.500
L25: Aanpassing van tracé te Duffel	710	0	0	10	10	10	10	170	170	170	100	60	0	0
L25: Aanpassing van het station van Mechelen	3.050	0	0	0	0	0	50	500	700	800	700	300	0	0
L161: 163 axe Bruxelles - Luxembourg: augmēt. Vit.	3.243	0	2	186	350	350	350	350	400	350	350	300	255	312
L130 Namur - Charleroi: augmentation de vitesse	2.500	0	20	200	200	240	400	400	400	400	120	120	0	0
Herenlaas, Tienen: omvorming	80	0	0	0	50	30	0	0	0	0	0	0	0	0
Terminal containers de Schaarbeek	200	7	193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haven van Antwerpen: 3de toegang tot de Haven	29.325	24	51	100	150	1.200	3.400	3.800	3.850	4.350	4.300	4.100	4.000	0
Haven van Antwerpen: Liefkenshoekkanaal	21.940	0	0	0	20	20	1.400	3.400	3.800	3.700	3.700	3.400	2.500	0
Haven van Antwerpen: Linker Oever	1.907	385	182	150	150	120	100	100	100	100	220	200	100	1.960
Haven van Antwerpen: Rechter Oever	1.869	276	154	150	150	150	150	150	150	150	150	150	89	0
Ijzeren Rijn	700	19	151	150	100	100	100	80	0	0	0	0	0	0
Verlenging Lijn 11	1.520	0	0	0	0	0	10	10	300	300	300	300	300	980
Heropening Lijn 18	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.000
Genk-goederen: électrification	140	0	30	60	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genk-goederen: uitbr. 6 sporen	135	0	70	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haven van Antwerpen: diverse uitbreidingen	272	14	45	30	20	20	21	21	21	20	20	20	20	0
Haven van Gent: lokale uitbreidingswerken	300	20	55	25	25	25	25	25	25	20	20	20	20	0
Haven van Oostende: lokale uitbreidingswerken	90	0	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	0	0
Haven van Zeebrugge: lokale uitbreidingswerken	335	80	25	25	25	25	25	25	25	20	20	20	20	0
Haven van Zeebrugge: aanpassing seinrichting	120	0	0	10	50	50	10	0	0	0	0	0	0	0
Zeebrugge Vorming: uitbreiding, électrification	1.845	0	10	10	150	500	500	400	275	0	0	0	0	0
Zeebrugge Vorming: Trierinstallatie	400	0	0	0	0	0	10	40	170	100	80	0	0	0
Bocht Y Terdoest	105	0	0	0	0	5	5	45	50	0	0	0	0	0
District NW: diverse uitbreidingen	300	4	32	25	30	30	29	25	25	25	25	25	25	25
L50A: 3de en 4de spoor Landegem-Gent, Beernem-Brugge	10.721	7	50	50	50	194	950	1.250	1.850	1.850	1.850	1.400	1.220	0
L51 A: Brugge-Dudzele 3de spoor	2.330	0	0	10	10	20	460	800	600	430	150	100	100	0
Verbindings Ledeberg - Melle en Schellebelle	520	0	0	0	0	0	0	10	10	150	150	100	100	380

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
L 58, verhoging en afschaffing overwegen	1.000	0	0	0	0	0	20	250	350	280	100	0	0	0
Mereelbeke vorming, bundel GM3	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	540
Liaison Aubange-Mont-Saint-Martin	120	0	61	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
District SE: extensions diverses	275	5	20	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
District SO: extensions diverses	190	4	16	20	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
Monceau - formation: freins de voie	425	2	55	100	100	100	68	0	0	0	0	0	0	0
Sous total	100.478	895	1.769	2.636	3.445	4.879	8.893	12.801	14.816	14.765	13.645	11.975	9.959	23.122
COMPLEMENT MOBILITE DE BRUXELLES														
Gares et parkings	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	100	100	500
L 130N Daussoulx - Gosselies	18.900	0	0	0	20	80	800	2.200	3.200	3.600	3.600	3.000	2.400	0
L 161: Louvain La Neuve - E-11 - Daussoulx	9.300	0	10	10	130	250	600	1.500	1.500	1.800	1.700	1.350	450	0
L 161 162: Daussoulx - Sart Bernard	10.600	0	0	0	0	10	440	1.250	2.050	2.050	2.050	1.650	1.100	0
Bruxelles Nord - Schaarbeek, horizon 2005	4.230	10	400	400	400	600	690	810	820	100	0	0	0	0
Bruxelles Nord - Schaarbeek, horizon 2010	9.600	0	0	0	0	0	20	20	200	960	2.500	2.500	3.400	29.920
Bocht Zaventem - L.25.27 - Antwerpen-Brussel	15.000	10	10	30	250	800	1.300	2.300	2.300	2.700	2.400	2.155	745	0
L 28, bif L 50 à Jette, liaison avec réseau TGV à Bxls Midi	1.225	0	20	400	400	355	50	0	0	0	0	0	0	0
Aménagement L.28	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	350	350	1.850
Sous total	70.355	20	440	840	1.200	2.095	3.900	8.080	10.070	11.310	12.350	11.105	8.945	31.770
TOTAL / TOTAAL	176.177	2.781	3.553	4.188	5.176	7.287	12.953	21.051	25.026	26.183	25.995	23.080	18.904	55.092

BIJLAGE 4

Rollend Materieel

NMBS / SNCB
PLAN 2001-2012
MATERIEL ROULANT / ROLLEND MATERIEEL
(Mio BEF 1999)

TRAINS

Rubrique	Total	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Acquisition de 120 AM type 96	3	3											
Acquisition de 8 rames TGV - Antwerpen - Breda	4.080			14	511	1.520	1.520	515					
Acquisition de 45 AM Q. Baseline de base	15.750			5	10	685	3.020	3.015	3.015	3.010	3.010		
Acquisition 50 AM Q. Besoins complémentaires	17.500			2	10	1.188	1.880	2.130	2.130	2.130	2.230	2.890	3.010
Rénovation autorails doubles séries 86-79	3.740	495	941	626	626	626	428						
Acquisition de 80 autorails	4.280	2.830	1.450										
Acquisition de 30 autorails. Complément.	3.150				250	1.050	1.250	600					
Modernisation AM Breik	840				210	210	210	210					
Modernisation AM Breik - climatisation	2.800		1.000	1.000	800								
Transformation diverses autorails	770	37	188	100	80	37	50	50	50	50	50	50	30
Installations système KVB AM96	135	112	23										
Divers	145	46	19	10	10	10	10	10	10	10	5	5	5
Total AM	63.193	3.523	3.819	1.767	2.607	6.306	8.168	6.630	6.206	6.195	6.286	3.045	3.045
Acquisition de 15 voitures-lits	750				250	250	250						
Acquis 30 voitures Inter	1.240		15	810	810	5							
Acquisition de (45+15) voitures-couchettes	2.800			20	1.025	1.020	715	20					
Acquisition de 210 voitures double étage M6	7.846	778	3.000	3.178	500	190							
Acquisition de 100 voitures double étage M6. Complément.	4.200				1400	1400							
Modernisation voitures M4	979	236	254	245	244								
Modernisation voitures M5	3.000		500	600	700	600	600						
Transformation diverses voitures Intérieures	360	43	29	36	36	36	30	25	25	25	25	25	25
Transformation diverses voitures Internationales	235	35	26	22	22	20	20	15	15	15	15	15	15
Total voitures	21.210	1.682	3.824	4.777	4.787	3.821	3.018	60	40	40	40	40	40
Acquis de 60 locom. électr. 200 Km/h, série 13	117	47	45	25									
Acquisition de 80 locomotives électriques	9.050	1	9	740	800	500	3.000	3.000	1.000				
Acquisition de 115 locomotives électriques	17.082						2	600	2.750	2.750	3.150	3.600	4.230
Transformation en cours locomotives électriques	295	68	18	10	19	20	20	20	25	20	20	20	15
Transformation diverses locomotives diesel de ligne	100	68	5	4	2	2	2	2	2	2	4	3	3
Total locomotives de ligne	28.844	204	77	778	821	622	3.024	3.622	3.777	2.774	3.173	3.623	4.248
Acquisition de 80 locomotives de manœuvres série 77	3.321	1.228	1.183	900									
Acquisition de 80 locomotives de manœuvres série 77	4.420	330	445	1.400	1.280	850	0	115					
Acquisition de 110 locomotives de manœuvres série 77	4.285												
Transformation diverses loc diesel de manœuvres	69	10	18	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total locomotives de manœuvre	12.095	1.568	1.866	2.306	1.284	854	4	119	4	4	4	4	4
Rames TGV	10.425	0	0	0	0	525	1.500	2.300	2.500	1.800	1.800	0	0
Total rames TGV	181	71	110										
Simulateur de conduite	154	140	14										
Installations gazoil	5.050	2	8	485	747	975	975	700	700	478			
ETCS	280	5	135	85	55	0							
GPS	763	5	35	98	137	182	179	119					
GSMR	87	19	50	18									
Information TCT	269	19	100	150									
Information documents conducteurs	55	9	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Outillages divers	45	17	28		28								
Equipements divers faisceaux	100	14	30	28	28								
Equipements centres de formation conducteurs	54	9	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Divers	7.039	311	521	850	875	1.175	1.182	827	708	488	8	8	8
Total divers	130.605	6.697	8.897	10.402	10.374	11.903	16.871	13.468	12.234	10.299	11.305	8.370	8.885
TOTAL TRAINS													

NMBS / SNCB
PLAN 2001-2010
WAGONS / WAGENS
(Mio BEF 99)

Basisbehoeften / Besoins de base	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Transformation wagons / Aanpassing wagens</i>	1.008	122	226	20	40	60	60	80	80	80	80	80	80
<i>Achat wagons / Aanschaffing wagens</i>	12.666	1.480	1.564	1.594	1.458	1.248	950	641	667	476	550	938	1100
Bijkomende behoeften / Besoins complémentaires	6.226	0	0	0	0	0	493	772	751	1.112	1.212	900	986
Total wagons / Totaal wagens:	19.900	1.602	1.790	1.614	1.498	1.308	1.503	1.493	1.498	1.668	1.842	1.918	2.166

BIJLAGE 5

Onthaal Reizigers

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
ONTHAAL REZIGERS / ACCUEIL VOYAGEURS

PA.5, s. 55.

(Mio. F.99)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
ALGEMEEN TOTAAL / TOTAL GENERAL	3.049	2.302	2.303	2.119	1.809	1.802	1.794	1.840	1.856	1.667	1.706	1.699	23.745
Direction / Directie	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
Etudes / Studies	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
District Centre / District Centrum	656	512	526	466	461	367	268	253	432	394	631	481	6328
Belangrijke stations / Gares importantes													
BRUXELLES-MIDI	125	120	128	150	150	150	200	150	150	150	157	162	1792
BRUXELLES-CENTRAL	76	128	131	141	157	70	0	0	0	0	0	0	703
BRUXELLES-NORD	77	100	100	100	100	110	26	71	175	117	42	0	1018
BRUXELLES-SCHUMAN	2	0	10	17	21	0	0	0	0	0	0	0	50
BRUXELLES-LUXEMBOURG	198	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	213
ETTERBEEK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	85	85	170
HALLE	75	107	114	16	0	0	0	0	0	0	0	0	312
BRUXELLES-CHAPELLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	70	90
BRUXELLES-CONGRES	5	0	0	0	0	0	0	0	25	61	39	0	130
SCHAARBEK-REIZIGERS	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
BOCKSTAELE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	15	25
JETTE	2	0	0	0	0	0	0	0	40	24	48	29	143
Diverse stations / Diverses gares	87	42	42	42	23	27	42	32	42	42	130	120	671

(Mio. F.99)		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
District Noord-Oost		894	651	527	566	337	286	216	305	325	278	300	328	5013
Belangrijke stations														
ANTWERPEN-CENTRAAL		424	318	280	334	178	0	0	0	0	0			1514
ANTWERPEN-BERCHEM		5	18	0	0	20	28	51	51	20	0			191
LEUVEN		240	200	205	203	50	0	0	0	0	0			898
MECHELEN		3	1	0	0	0	90	90	170	144	0			498
MOL		2	0	0	0	14	80	16	0	0	0			112
VILVOORDE		37	61	15	0	0	0	0	0	0	0			113
Diverse stations		183	53	47	29	75	90	69	84	161	278	300	328	1687
District Noord-West		352	383	533	495	491	590	724	873	458	551	442	453	6345
Belangrijke stations														
BRUGGE		49	50	200	200	200	253	200	200	53	0			1405
GENT-ST-PIETERS		37	114	80	100	100	150	250	400	250	170	20		1671
AALST		0	8	0	0	0	0	0	0	0	0			8
BLANKENBERGE		0	25	15	0	0	0	0	0	0	0			40
DENDERLEEUV		0	3	6	0	0	0	0	0	0	100			109
DENDERMONDE		2	12	24	10	10	50	84	30	0	0			232
KORTRIJK		0	5	43	100	100	100	120	0	0	0			468
LOKEREN		0	0	85	6	6	0	0	0	0	0			97
OOSTENDE		38	0	0	0	0	0	0	33	0	0			69
OUDENAARDE		0	0	0	30	0	0	30	30	0	0			90
SINT-NIKLAAS		0	72	30	12	20	10	0	0	0	0			144
ZOTTEGEM		0	8	0	0	0	0	0	0	0	0			33
Diverse stations		228	86	50	37	55	27	30	180	130	281	422	453	1979

PA.5, s. 55.

(Mio. F.99)		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
District Sud-Est		874	553	473	414	408	405	405	190	223	200	204	204	4.551
Aménagements Importants														
ANDENNE	1	1	23	23	23	10	0	0	0	0	0	0	0	58
ARLON	5	28	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
GEMBLoux	1	10	65	68	10	0	0	0	0	0	0	0	0	164
LIEGE-GUILLEMINS	352	250	250	300	350	380	380	380	175	70	0	0	0	2.507
LIBRAMONT	0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
LIEGE-PALAIS	2	75	93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	170
NAMUR	321	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	421
Diverses gares	192	58	40	20	36	25	25	25	15	153	200	204	204	1.172
District Sud-Ouest		263	196	238	171	117	167	174	212	210	236	221	225	2.420
Aménagements Importants														
CHARLEROI-SUD	2	70	49	53	18	1	1	1	1	1	1	1	1	197
LA LOUVIERE-CENTRE	5	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
LUTTRE	6	10	52	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	83
MONS	26	41	80	50	11	15	0	0	0	0	15	0	0	238
MOUSCRON	8	7	0	0	0	34	20	20	50	24	0	0	0	143
SOIGNIES	0	0	0	0	28	8	8	8	10	10	0	0	0	64
TOURNAI	22	10	12	32	0	49	30	30	20	0	0	0	0	176
Diverses gares	194	44	45	36	60	50	100	100	131	176	220	221	225	1.501

BIJLAGE 6

Produktiewerktuigen

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
INFORMATIQUE
INFORMATICA
(Mio BEF 99)

Fonds propres / Eigen fonds	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bureautique / Bureautica</i>	2.750	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243
Total fonds propres / Totaal eigen fonds:	2.750	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243
MCI / MVI													
<i>Vera</i>	100	0	0	0	0	0	0	0	43	43	14	0	0
<i>SAP</i>	870	170	247	193	191	69	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin-p</i>	205	0	64	111	30	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin</i>	200	0	0	0	0	0	0	0	85	85	30	0	0
<i>Projets</i>	4.065	232	357	353	413	328	329	298	383	383	340	350	299
<i>Mars</i>	150	0	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>Ivette</i>	150	0	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>GEM</i>	100	0	0	0	43	43	14	0	0	0	0	0	0
Total MCI / Totaal MVI:	5.840	402	668	657	763	610	387	298	511	511	384	350	299
Total général / Algemeen totaal:	8.590	756	867	870	976	823	600	511	724	724	597	600	542

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
OUTILS DE PRODUCTION ET BATIMENT DE SERVICE
PRODUKTIEWERKTUIGEN EN DIENSTGEBOUWEN
(Mio BEF 99)

Bâtiments de service / Dienstgebouwen	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Ateliers / C.I.I</i>	2.100	203	298	298	238	128	128	128	128	128	128	148	148
<i>Autres bâtiments</i>	1.636	216	255	255	170	170	85	85	72	72	72	92	92
Total bâtiments de service / Totaal dienstgebouwen:	3.736	419	553	553	408	298	213	213	200	200	200	240	240

Restructuration, Equipements / Herstructurering, uitrustingen	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Lignes lourds</i>	3.615	249	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306
<i>Gestructureerd bekabeling</i>	144	1	41	41	41	20	0	0	0	0	0	0	0
<i>Divers</i>	2.281	234	183	183	183	183	183	183	183	183	183	200	200
Il restructuration, équipements / Totaal herstructurering, uitrustin	6.040	484	530	530	530	509	489	489	489	489	489	506	506

Total général / Algemeen totaal:	9.776	903	1.082	1.083	938	807	702	702	689	689	689	746	746
---	--------------	------------	--------------	--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
ATELIERS MATERIEL ROULANT
WERKPLAATSEN ROLLEND MATERIEEL
(Mio BEF99)

Equipement / Uitrusting	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	2.031	275	340	68	255	179	170	134	134	134	134	104	104
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	1.777	221	157	157	157	157	157	157	157	128	128	100	100
<i>Wagons / Wagens</i>	1.099	187	116	128	85	85	94	94	77	85	60	50	40
Total équipement / Totaal uitrusting:	4.906	683	614	353	497	421	421	385	368	347	321	254	244

Infrastructure / Infrastructuur	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	4.305	909	655	680	1.105	468	87	87	87	57	57	57	57
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	863	46	77	77	77	77	77	77	77	77	77	64	64
<i>Wagons / Wagens</i>	774	187	77	72	60	60	55	55	47	26	47	45	45
Total infrastructure / Totaal infrastructuur:	5.942	1.142	808	829	1.241	604	219	219	210	159	180	166	166

Total général / Algemeen totaal:	10.848	1.825	1.421	1.182	1.738	1.024	640	604	578	506	501	420	410
---	---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
DIVERS / DIVERSEN
(Mio BEF 99)

Patrimoine / Patrimonium	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bâtiment (PA)</i>	4.830	304	971	808	723	510	170	270	220	200	200	230	224
<i>Divers - Autres départements</i>	450	0	43	43	43	43	43	43	43	43	43	35	28
Total patrimoine / Totaal patrimonium:	5.280	304	1.014	851	766	553	213	313	263	243	243	265	252
Facility Management	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Divers</i>	102	13	8	8	9	9	9	9	9	9	9	10	0
<i>Mobilier</i>	399	41	33	33	33	33	33	33	33	33	34	30	30
<i>Véhicules automobiles</i>	489	41	42	42	42	42	42	42	42	42	43	40	29
Total facility management / Totaal facility management:	990	95	83	83	84	84	84	84	84	84	86	80	59
Total général / Algemeen totaal:	6.270	399	1.097	934	850	637	297	397	347	327	329	345	311

BIJLAGE 7

HST Project

(Mio BEF 1999)

BEF 1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	totaal 01-12
P1													
hst - fin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mvi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2													
hst - fin	809	426	399	201	40	0	0	0	0	0	0	0	1875
mvi	245	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	248
totaal	1054	429	399	201	40	0	0	0	0	0	0	0	2123
P3													
hst - fin	2654	1449	797	866	490	159	6	0	0	0	0	0	6421
mvi	1588	1598	1371	1338	640	204	7	0	0	0	0	0	6746
totaal	4242	3047	2168	2204	1130	363	13	0	0	0	0	0	13167
P4													
hst - fin	1477	588	339	298	281	121	33	0	0	0	0	0	3137
mvi	1690	806	350	482	383	117	25	0	0	0	0	0	3853
totaal	3167	1394	689	780	664	238	58	0	0	0	0	0	6990
P5													
hst - fin	1816	3309	6748	5407	4218	2128	0	0	0	0	0	0	23626
mvi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	1816	3309	6748	5407	4218	2128	0	0	0	0	0	0	23626
P6													
hst - fin	976	2126	2791	2586	1467	351	14	0	0	0	0	0	10311
mvi	853	2286	2421	2302	1126	112	0	0	0	0	0	0	9100
totaal	1829	4412	5212	4888	2593	463	14	0	0	0	0	0	19411
P7													
hst - fin	183	1776	1352	1342	595	145	52	0	0	0	0	0	5445
mvi	550	1198	1758	1351	811	156	50	0	0	0	0	0	5874
NL	1925	3250	5867	3853	2041	433	164	0	0	0	0	0	17533
totaal	2658	6224	8977	6546	3447	734	266	0	0	0	0	0	28852
Totaal													
hst - fin	7915	9674	12426	10700	7091	2904	105	0	0	0	0	0	50815
NL	1925	3250	5867	3853	2041	433	164	0	0	0	0	0	17533
mvi	4926	5891	5900	5473	2960	589	82	0	0	0	0	0	25821
totaal	14766	18815	24193	20026	12092	3926	351	0	0	0	0	0	94169
FG													
hst - fin	197	258	366	291	183	67	5	0	0	0	0	0	1367
mvi	99	118	118	109	59	12	2	0	0	0	0	0	516
total	295	376	484	401	242	79	7	0	0	0	0	0	1883
Totaal													
hst - fin	10037	13182	18659	14844	9315	3404	274	0	0	0	0	0	69715
mvi	5025	6009	6018	5582	3019	601	84	0	0	0	0	0	26337
total	15061	19191	24677	20427	12334	4005	358	0	0	0	0	0	96052

BIJLAGE 8

GEN Brussel

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
RER Bruxelles - GEN Brussel
(Mio BEF 1999)

Rubrique / Rubriek	Tot	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
I-11 RER Bruxelles / GEN Brussel	62.480	100	623	2.487	3.810	6.420	8.600	10.300	9.770	7.220	6.300	4.460	2.390	0
<i>Aménagements gares et parkings / Aanpassingen van stations en parkings</i>	3.700	0	0	100	250	350	400	450	450	450	450	450	350	
<i>L. 124 Braine -l'Alleud - Linkebeek: 3ème et 4ème voies</i>	10.200	10	10	280	300	500	1.500	2.500	2.270	1.830	1.000	0	0	
<i>VL</i>	5.508	5	5	43	54	270	810	1.350	1.350	1.080	540	0	0	
<i>W</i>	4.692	5	5	237	246	230	690	1.150	920	750	460	0	0	
<i>L. 124 Braine -l'Alleud - Nivelles: 3ème et 4ème voies</i>	7.000	0	0	0	0	10	400	900	1.300	590	1.100	1.110	1.590	
<i>Phase 1: Nivelles - Lillois</i>	2.310	0	0	0	0	10	400	900	1.000	0	0	0	0	
<i>Phase 2: Lillois - Braine-l'Alleud</i>	4.690	0	0	0	0	0	0	0	300	590	1.100	1.110	1.590	
<i>L. 161: Watermael - Boisfort - E111 - Louvain La Neuve</i>	20.200	10	10	430	1.100	2.900	3.200	3.200	2.500	2.500	2.300	2.050	0	
<i>VL</i>	4.646	2	2	99	253	667	736	690	575	575	575	472	0	
<i>W</i>	10.504	5	5	224	572	1.508	1.664	1.760	1.300	1.300	1.100	1.066	0	
<i>Excl</i>	5.050	3	3	108	275	725	800	750	625	625	625	513	0	
<i>Watermael-Schuman-Josaphat: tunneling + bijkomenden sporen</i>	9.900	70	583	1.347	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	400	0	0	0	
<i>L.50A: Brussel-Denderleeuw: 3de en 4de sporen</i>	11.000	10	20	320	500	850	1.600	1.750	1.750	1.450	1.450	850	450	
<i>L.36: Bocht Nassegem</i>	480	0	0	10	160	310	0	0	0	0	0	0	0	
Sous-Total Infrastructure:	62.480	100	623	2.487	3.810	6.420	8.600	10.300	9.770	7.220	6.300	4.460	2.390	0

BIJLAGE 9

Regionale verdeling

Répartition régionale

	VL				
	infra	TGV	RER	Total	%
2001	8.606	3.307	14	11.926	60,0
2002	7.345	5.252	20	12.618	60,0
2003	7.950	5.372	384	13.706	60,0
2004	8.716	4.591	860	14.167	60,0
2005	10.150	2.577	1.891	14.617	60,0
2006	15.440	472	2.671	18.583	60,0
2007	21.445	57	3.275	24.777	60,0
2008	23.635		3.160	26.795	60,0
2009	23.665		2.704	26.369	60,0
2010	21.369		2.164	23.533	60,0
2011	19.841		1.149	20.989	60,0
2012	16.653		396	17.049	60,0

	W				
	infra	TGV	RER	Total	%
2001	6.404	1.538	10	7.952	40,0
2002	7.676	734	10	8.419	40,0
2003	8.115	540	483	9.137	40,0
2004	8.090	482	873	9.445	40,0
2005	7.547	383	1.825	9.755	40,0
2006	9.420	117	2.842	12.379	40,0
2007	12.584	25	3.909	16.518	40,0
2008	14.244		3.619	17.863	40,0
2009	14.840		2.739	17.579	40,0
2010	12.929		2.759	15.688	40,0
2011	11.718		2.275	13.993	40,0
2012	9.699		1.667	11.366	40,0

BIJLAGE 3**VERKLARENDE NOTA BIJ HET SAMENWERKINGSAKKOORD**

**Bijlage bij het samenwerkingsakkoord betreffende het Meerjarig
Investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S.**

Verklarende nota – 14 juli 2001

1. Effecten van de positie van het Waals Gewest

Van 687,6 miljard is 375 miljard bestemd voor investeringen onderworpen aan de 60/40-verdeelsleutel in het Vlaams (225 miljard) en het Waals Gewest (150 miljard).

De keuze van het Waals Gewest voor vier sporen op de lijn Brussel-Ottignies maakt een bedrag vrij van 2,190 miljard voor het Vlaams gewest en van 2,383 miljard voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2. Financieringsprincipes van het investeringsplan

Het basisprincipe wil dat de financiering van de investeringen, buiten de investeringen die worden uitgevoerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, investeringen in rollend materieel en bijzondere projecten waarop geen enkele verdeelsleutel van toepassing is, gebeurt volgens de 60/40-verdeelsleutel voor elk burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012.

In punten 3, 4 en 5 hieronder worden de specifieke projecten beschreven waarop geen enkele verdeelsleutel van toepassing is.

Anderzijds is het principe van de prefinanciering, dat wordt bepaald in artikel 14 van het ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan, beperkt tot een maximum bedrag van 20 miljard aan kapitaal of van 2,5 mld aan jaarlijkse intrestlasten per gewest. Dit heeft tot doel de uitvoering van bepaalde werken te versnellen met inachtneming van de 60/40-verdeelsleutel. De prefinanciering zal gebeuren via een achtergestelde lening uitgegeven door de N.M.B.S. en waarvan de rentelasten zullen gedragen worden door het gewest. De lening wordt gewaarborgd door de staat (de bijbehorende lasten worden gedragen door het gewest).

De hypothese wordt gemaakt dat het bedrag van 97,5 miljard voor alternatieve financiering wordt aangebracht door de N.M.B.S. teneinde het algemeen bedrag van 687,6 miljard voor 12 jaar te verzekeren zonder weerslag op de primaire uitgaven.

Elke vorm van cofinanciering van de gewesten komt bovenop het algemeen bedrag van 687,6 miljard. Het Vlaams Gewest zal worden verzocht tot een cofinanciering van 8 miljard en het Waals Gewest van 4 miljard. Deze bedragen kunnen verhoogd worden op voorwaarde dat het overlegcomité herkent dat de werken van belang zijn voor de nationale economie. De techniek van cofinanciering heeft geen invloed op de 60/40-verdeelsleutel.

De technieken van prefinanciering en cofinanciering zullen het mogelijk maken de uitvoering van bepaalde investeringen in de betrokken gewesten te versnellen (bijvoorbeeld de haven van Antwerpen vóór 2010, de internationale verbinding naar Luxemburg)

3. Projecten van nationaal belang

De infrastructuurwerken betreffende de toegang tot de luchthaven van Brussel Nationaal (10 miljard) worden buiten het Vlaamse aandeel gehouden.

4. Transregionale projecten

De lijnen 161 en 124 op het Vlaamse grondgebied en de moderniseringswerken op deze lijn op het Vlaamse grondgebied (8,2 mld) worden uit het Vlaamse aandeel gehouden.

5. Transnationale en internationale projecten

De modernisering van de lijn naar Luxemburg wordt voor een bedrag van 6,6 mld uit het Waalse aandeel gehouden.

6. Aansluiting van de diablo met lijn 26

De aansluiting van de aftakking naar Brussel van de diablo met lijn 26 (grondgebied van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest) zal eveneens worden opgenomen in het investeringsplan van de N.M.B.S..

Deze investering zal worden gefinancierd in het kader van de bedragen die beschikbaar zijn in de rubriek "aanvulling mobiliteit Brussel" van het investeringsplan.

7. Financiering van het rollend GEN-materieel

Er wordt voorgesteld om binnen de enveloppe van 687,6 miljard te voorzien in een deel van de financiering van het rollend GEN-materieel.

Om de middelen vrij te maken die nodig zijn voor deze benadering, wordt voorgesteld om :

- het Brusselse bedrag van 2,4 miljard dat vrijkomt door de Waalse keuze (zie punt 1) een nieuwe bestemming te geven ;
- een bedrag van 5,5 miljard vrij te maken binnen de enveloppe rollend materieel reizigers (74,4 miljard) ;
- een bedrag van 1 miljard vrij te maken in de enveloppe rollend materieel wagens ;
- een bedrag van 1,6 miljard vrij te maken in de enveloppe productiemiddelen ;

Deze vrijmaking maakt het mogelijk 10,5 miljard aan te wenden voor de aankoop van rollend GEN-materieel.

Gelet op het feit dat het totale bedrag voor de aankoop van rollend GEN-materieel 30,8 miljard bedraagt, moet er nog 20,3 miljard worden gefinancierd door een specifieke leasing, waarvan de lasten zullen worden opgeteld bij de exploitatieschuld van het GEN.

Een deel van het rollend GEN-materieel zal moeten beschikbaar zijn tegen eind 2005, teneinde de indienstname mogelijk te maken van de twee eerste lijnen van het GEN; zoals die worden beschreven in het dossier dat werd goedgekeurd door de ministerraad van 20 april 2001.

8. Analyse van de behoeften

De partijen komen overeen om vanaf 2002 een grootscheepse studie uit te voeren naar de mobiliteitsbehoeften in het land en de manier waarop de spoorwegen eraan kunnen beantwoorden.

De conclusies van deze grootscheepse studie zullen in het eerste halfjaar van 2003 beschikbaar zijn en moeten het mogelijk maken de investeringsopties te verfijnen en aan te passen, in overeenstemming met punt 2 hierboven.

In dit kader zal de uitvoering van een gewestelijk expresnet voor Antwerpen en voor Luik grondig worden bestudeerd.

Daarnaast zullen eveneens de aspecten m.b.t. de P+R, de grensoverschrijdende relaties, en de reactivering van sommige spoorweggedeelten worden bestudeerd.

9. Samenwerkingsakkoord betreffende het GEN.

De partijen verbinden zich ertoe om zo vlug mogelijk het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN af te sluiten

Anderzijds komen de partijen overeen dat de samenwerkingsorganen op twee niveaus zullen worden georganiseerd, zoals voorzien in het door de Ministerraad van 20 april 2001 goedgekeurde ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende het GEN.

10. Verscheidene punten die nog moeten worden verduidelijkt in het investeringsplan

- 10.1. Prioritaire opname in het investeringsplan van de integratie van lijn 161 in de oostelijke tak van de Noord-Zuidverbinding
- 10.2. Investeringsplan in lijn 26 en lijn 28, voltooiing van de Zuidterminal, modernisering van de Brusselse stations: te verduidelijken in het investeringsplan en te voltooien in het kader van een overleg Staat/Brussel Hoofdstad/N.M.B.S..
- 10.3. Specifieke opname in het investeringsplan van de 161 – 139 verbinding in de nabijheid van Ottignies en van de heraanleg van de sporen in het station van Ottignies
- 10.4. Aanvullende investeringen die worden gevraagd in het Brussels Gewest : te preciseren in het investeringsplan en te voltooien in het kader van een overleg Staat/Waals Gewest/N.M.B.S..
- 10.5. Eventuele aanvullende investeringen die gevraagd worden in het Vlaams Gewest: te preciseren in het investeringsplan en te voltooien in het kader van een overleg Staat/Vlaams Gewest/N.M.B.S..

11. Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit

De oprichting van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (E.C.M.M.), is voorzien in artikel 3 van het ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan.

In het kader van het E.C.M.M. zal het mogelijk zijn specifiek overleg op touw te zetten waarbij de Staat, de N.M.B.S. en een gewest betrokken worden.

De deliberatiemodaliteiten zullen worden bepaald door een interne regeling.

12. Opvolging

De federale regering draagt de N.M.B.S. op het investeringsplan zo vlug mogelijk te actualiseren op grond van de opties die in onderhavige nota en in het ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan liggen vervat.

De N.M.B.S. wordt eveneens belast met het zo snel mogelijk afronden van het onderzoek naar prefinancieringen en cofinancieringen met potentiële partners, zodat de bedragen die voortvloeien uit de bekomen akkoorden in een volgend beheerscontract kunnen worden bezegeld.

BIJLAGE 4

**INVESTERINGSPLAN 2001 – 2012 VAN DE NMBS
DD. 22 AUGUSTUS 2001**

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN



Directiecomité
De Voorzitter

Aan Mevrouw DURANT
Vice-Eerste Minister
Minister van Mobiliteit en Vervoer
Wetstraat 63-65
1040 BRUSSEL

30 juli 2001

Mevrouw de Vice-Eerste Minister,

Betreft : Meerjareninvesteringsplan

Hierbij vindt u een aangepaste versie van het meerjareninvesteringsplan 2001-2012, rekening houdend met de door de federale Regering genomen beslissingen.

Met de meeste hoogachting,

(Getekend)

E. SCHOUPPE

MEERJARENINVESTERINGSPLAN

De beslissing van de federale regering met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan omvat de volgende aanpassingen aan het plan dat op 1 juni 2001 werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur.

1. Behoud capaciteit (Bijlage 2)

As 3 (Brussel - Luxemburg)

De geplande 10,986 miljard moeten verdeeld worden over de volgende 2 componenten:

- 7,629 miljard in de te lokaliseren enveloppe (WG)
- 3,357 miljard in de enveloppe Departement

2. Capaciteitsuitbreidingen (Bijlage 3)

2.1 Diabolo

De geplande 15 miljard moeten verdeeld worden over de volgende 2 componenten:

- 4 miljard in de te lokaliseren enveloppe (VIG)
- 11 miljard in de enveloppe Departement

2.2 As 3 (Brussel - Luxemburg)

De geplande 3,243 miljard moeten worden overgedragen naar de enveloppe Departement.

2.3 Schrappen van Daussoulx - Sart Bernart

De oorspronkelijk geplande 10,6 miljard zijn geschrapt.

2.4 Toevoeging van de verbindingsboog L 161 - 161 N

Er moet een bedrag van 1,3 miljard worden toegevoegd.

2.5 Aanvullende projecten

Rekening houdend met:

- de schrapping van Daussooux - Sart Bernart,
- de toevoeging van de verbindingsboog L 161 - L 161 N,
- het op 4 sporen brengen van de lijn 161 tussen Brussel en Ottignies in de plaats van de nieuwe lijn tussen Brussel en Louvain-la-Neuve,
- de overdracht van de baanvakken van het 3e en 4e spoor van de lijnen 161 en 124 op het grondgebied van het Vlaamse gewest naar de niet te lokaliseren enveloppe,

moeten aanvullende projecten worden bijgeboekt bij de 3 gewesten, voor een bedrag van:

WG: 3,486 miljard

VIG: 5,125 miljard

Bxl: 2,383 miljard

(zie eveneens § 8)

3. Rollend materieel (Bijlage 4)

Voor de aankoop van rollend materieel GEN is er uitdrukkelijk een bedrag ingeschreven van 10,500 miljard, in de volgende verhouding:

0,885 miljard in 2003 (voorschot)

0,885 miljard in 2004 (voorschot)

2,000 miljard in 2005 (voorschotten en eerste leveringen)

2,760 miljard in 2006

2,760 miljard in 2007

1,210 miljard in 2008

Dat bedrag van 10,5 miljard wordt op de volgende manier vrijgemaakt:

- 2,383 miljard afkomstig van de aanvullende enveloppe van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zie punt 2).
- 1,6 miljard afkomstig van de enveloppe “productiemiddelen” (zie punt 5).
- 5,517 miljard afkomstig van de enveloppe rollend materieel voor de aankoop van rijtuigen en motorrijtuigen via een uitstel van 3 jaar van het project “aankoop van vierledige motorstellen - bijkomende behoeften” (35 MR’s Q van 2008 tot 2012 in plaats van 50 MR’s Q van 2005 tot 2012).

- 1 miljard afkomstig van de enveloppe rollend materieel voor de aankoop van wagens, via een beperking van de aankoopprogramma's van 250 miljoen per jaar in 2009, 2010, 2011 en 2012.

We merken op dat, rekening houdend met de besteltermijnen, fabricatie- en keuringstermijnen, slechts ongeveer 5 stellingen beschikbaar zouden kunnen zijn eind 2005.

4. Reizigersonthaal (Bijlage 5)

Nihil

5. Productiemiddelen (Bijlage 6)

Er wordt voorgesteld om vanaf 2005 jaarlijks elk van de volgende rubrieken met 67 miljoen te verminderen:

- productiemiddelen II
- werkplaatsen RM
- informatica + diversen

Daardoor wordt een bedrag van 1,6 miljard vrijgemaakt voor de aankoop van GEN-materieel (zie § 3).

6. HST (Bijlage 7)

Nihil

7. GEN (Bijlage 8)

Op 4 sporen brengen van de lijn 161 tussen Brussel en Ottignies op de bouwplaats van een nieuwe lijn tussen Brussel en Louvain-la-Neuve en intrekken van de te lokaliseren enveloppe voor het gedeelte van het 3e en 4e spoor van de lijnen 161 en 124 op het grondgebied van het Vlaamse gewest.

Zie § 2.5 voor de gevolgen (aanvullende projecten).

8. Gewestelijke verdeling (Bijlage 9)

Overeenkomstig de regeringsbeslissing zijn de in het WG en het VIG gelokaliseerde globale bedragen de volgende:

VIG: 225,1 miljard (oorspronkelijk bedrag)

- 10,0 miljard (diabolo)
- 2,1 miljard (4 sporen L 161 in plaats van nieuwe lijn)
- 8,0 miljard (baanvakken 3e en 4e spoor L161 en 124 VIG in niet te lokaliseren enveloppe)
- + 5,1 miljard (aanvullende projecten)

= 210,1 miljard (60 %)

WG: 150,1 miljard (oorspronkelijk bedrag)

- 6,6 miljard (uitbreiding en gedeelte van het behoud L 161/162 in niet te lokaliseren enveloppe)
- 10,6 miljard (Daussoix - Sart Bernart)
- + 1,3 miljard (verbinding L 161 / E411)
- + 2,4 miljard (4 sporen L 161 in plaats van nieuwe lijn)
- + 3,5 miljard (aanvullende projecten)

= 140,1 miljard (40 %)

BIJLAGE 1

Algemene Voorstelling

RUBRIQUE	TOT.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
J-1 Investissement d'intérêt général / Investeringen van algemeen nut	2,185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
J-1.1 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten	14,600	1,804	2,134	2,343	1,947	1,125	818	778	800	806	715	665	665
J-1.2 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64,213	3,863	4,403	5,926	6,054	6,165	5,756	5,717	5,608	5,296	4,489	5,350	5,566
J-1.3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	25,478	1,670	2,029	1,670	1,754	1,615	2,575	3,153	3,035	3,156	1,791	1,580	1,450
J-1.4 Voies complémentaires / Aanvullende assen	3,698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
J-1.5 Voies accessoires / Bijsporen	11,469	1,248	1,122	970	1,014	814	905	1,051	989	1,102	785	759	709
J-1.6 Infrastructures marchandes / Infrastructuur goederen	13,052	872	1,346	1,180	960	960	980	990	1,170	1,140	1,150	1,150	1,154
J-1.7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	5,383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
J-1.8 Passages à niveau / Overwegen	3,066	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
J-1.9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	143,144	11,275	12,445	13,230	13,021	11,953	12,205	12,764	12,683	12,606	9,936	10,510	10,515
Total maintien classique (hors accueil) / Totaal klassiek behoud (zonder onthaal)	23,745	3,049	2,302	2,303	2,119	1,809	1,802	1,794	1,840	1,655	1,667	1,706	1,699
J-1.10 Accueil voyageurs / Onthaal reizigers	166,889	14,324	14,747	15,233	15,140	13,762	14,007	14,558	14,523	14,261	11,603	12,216	12,214
hors mobilité Bruxelles / zonder mobiliteit Brussel	105,822	2,761	3,113	3,348	3,976	5,192	9,053	12,971	14,956	14,873	13,645	11,975	9,959
Mobilité Bruxelles / Mobiliteit Brussel	61,065	10	433	1,089	1,475	2,085	3,462	6,920	8,082	9,299	10,650	9,705	7,845
Marge pour extensions complémentaires	8,611	0	317	901	800	1,050	730	722	888	1,042	300	761	1,100
Extensions classiques / klassieke uitbreidingen	175,488	2,771	3,863	5,338	6,251	8,327	13,245	20,613	23,926	25,214	24,595	22,441	18,904
Extensões clássicas / klassieke uitbreidingen	60,330	90	938	3,232	4,010	5,020	7,200	9,600	9,770	7,220	6,500	4,360	2,390
Total extensions classiques / total klassieke uitbreidingen	235,818	2,861	4,801	8,570	10,261	13,347	20,445	30,213	33,696	32,434	31,095	26,801	21,294
Total infrastructuur / Totaal infrastructuur	402,707	17,185	19,548	24,103	25,401	27,109	34,452	44,771	48,219	46,695	42,698	39,017	33,508
Bâtiment de service / Dienstgebouwen	3,481	419	553	553	408	266	181	181	168	168	168	208	208
Restauración, equipamientos / Herstelwerk, uitrustingen	5,760	484	530	530	530	474	454	454	454	454	454	471	471
Total restructuration / Totaal herstructurering:	9,241	903	1,083	1,083	938	740	635	635	622	622	622	679	679
Atelier - Equipement - Entretien court terme	1,767	275	340	68	255	146	137	101	101	101	101	71	71
Atelier - Equipement - Entretien long terme	1,505	221	157	157	157	123	123	123	123	94	94	66	66
Atelier - Equipement - Wagons	1,099	187	116	128	85	85	94	94	77	85	60	50	40
Total atelier - équipement / Totaal werkplaats - uitrusting:	4,370	683	614	353	497	354	354	318	301	280	254	187	177
Atelier - Infrastructure - Entretien court terme	4,305	909	655	680	1,105	488	87	87	87	57	57	57	57
Atelier - Infrastructure - Entretien long terme	863	46	77	77	77	77	77	77	77	77	77	64	64
Atelier - Infrastructure - Wagons	774	187	77	72	60	60	55	55	47	26	47	45	45
Total atelier - Infrastructure / Totaal werkplaats - Infrastructuur:	5,942	1,142	808	829	1,241	604	219	219	210	159	180	166	166
Wagons / Wagen	18,900	1,602	1,790	1,614	1,498	1,308	1,503	1,493	1,498	1,418	1,592	1,668	1,916
Train / Trein	136,937	6,697	9,697	11,285	11,249	12,758	17,981	14,118	13,429	10,429	11,224	8,370	8,993
Total matériel roulant / Totaal rollend materieel:	154,937	8,299	11,487	12,899	12,747	14,066	19,484	15,611	14,732	11,847	12,816	10,038	10,911
Bâtiments de direction + divers / Directiegebouwen + diversen	5,008	304	1,014	851	766	519	179	279	229	209	209	231	218
Facility Management	990	95	83	83	84	84	84	84	84	84	86	80	59
Total divers / Totaal diversen:	5,998	399	1,097	934	850	603	263	363	313	293	295	311	277
Informatique (fonds propres) / Informatica (eigen fonds)	2,750	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243
Informatique (MC)/ Informatica (MVI)	5,576	402	668	657	763	577	354	265	478	478	351	317	266
Total Informatique / Totaal Informatica:	8,326	756	867	870	976	790	567	478	691	691	564	567	509
TGV - Fin. TGV	69,715	10,037	13,182	18,659	14,844	9,315	3,404	274	0	0	0	0	0
TGV - Mixte	26,337	5,025	6,009	6,018	5,582	3,019	601	84	0	0	0	0	0
Total TGV / Totaal HST:	96,052	15,061	19,191	24,677	20,427	12,334	4,005	358	0	0	0	0	0
Total général	687,573	44,428	54,694	65,747	63,077	56,599	59,978	62,753	65,088	60,587	57,429	50,965	46,227
Algemeen totaal													

BIJLAGE 2

Capaciteitsbehoud

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
 Maintien de capacité infrastructure classique Capaciteitsbehoud klassiek infrastructuur
 (Mio BEF 99)

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
I-2 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	918	778	808	806	715	665	665
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	918	778	808	806	715	665	665
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.213	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	64.213	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
I-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
I-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
I-6 Infrastructures marchandes / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
I-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
I-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
I-9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	143.144	11.275	12.445	13.230	13.021	11.953	12.205	12.764	12.683	12.606	9.936	10.510	10.515

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
Maintien de capacité infrastructure classique Capaciteitsbehoud klassiek infrastructuur
(Mio BEF 99)

Rubrique / Rubriek	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen belang	2.185	404	435	173	140	180	115	105	110	110	110	110
<i>Département</i>	<i>2.185</i>	<i>404</i>	<i>435</i>	<i>173</i>	<i>140</i>	<i>180</i>	<i>115</i>	<i>105</i>	<i>110</i>	<i>110</i>	<i>110</i>	<i>110</i>
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	1.540	400	334	123	65	85	65	65	65	65	65	65
Téléphonie opérationnelle	645	4	101	50	75	95	50	40	45	45	45	45
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	2.185	404	435	173	140	180	115	105	110	110	110	110
1-2 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	800	806	715	665	665
<i>Bruxelles / Brussel</i>	<i>7.305</i>	<i>1.291</i>	<i>1.147</i>	<i>1.096</i>	<i>743</i>	<i>588</i>	<i>438</i>	<i>392</i>	<i>392</i>	<i>300</i>	<i>250</i>	<i>250</i>
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	392	392	300	250	250
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	392	392	300	250	250
Antwerpen	2.967	262	395	370	411	160	160	202	210	210	210	210
Capaciteitsbehoud	2.967	262	395	370	411	160	160	209	210	210	210	210
Totaal capaciteitsbehoud:	2.967	262	395	370	411	160	160	209	210	210	210	210
Gent	1.376	7	143	224	190	175	90	87	80	90	90	90
Capaciteitsbehoud	1.376	7	143	224	190	175	90	87	80	90	90	90
Totaal capaciteitsbehoud:	1.376	7	143	224	190	175	90	87	80	90	90	90
Liège	1.683	196	352	503	370	70	25	27	25	30	30	30
Maintien de capacité	1.683	196	352	503	370	70	25	27	25	30	30	30
Total maintien de capacité:	1.683	196	352	503	370	70	25	27	25	30	30	30
Charleroi	1.269	48	97	150	233	132	85	85	92	85	85	85
Maintien de capacité	1.269	48	97	150	233	132	85	85	99	85	85	85
Total maintien de capacité:	1.269	48	97	150	233	132	85	85	99	85	85	85
1-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.213	3.863	4.403	5.926	6.054	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
Axe 1 / As 1	14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	775	770	756	750	750
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	775	770	756	750	750
Totaal capaciteitsbehoud:	14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	775	770	756	750	750
Axe 2 / As 2	10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	675	600	595	700	700
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	675	600	595	700	700
Totaal capaciteitsbehoud:	10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	675	600	595	700	700
Axe 3 / As 3	10.987	495	985	1.020	1.096	1.318	972	786	923	700	750	766
Dpt	3.357	495	985	1.020	1.096	1.318	972	786	923	700	750	766
Maintien de capacité	7.630	495	985	1.020	1.096	1.318	972	786	923	700	750	766
Total maintien de capacité:	10.987	495	985	1.020	1.096	1.318	972	786	923	700	750	766
Axe 4 / As 4	10.476	379	371	350	430	849	998	1.290	1.211	959	1.200	1.200
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.476	379	371	350	430	849	998	1.290	1.211	959	1.200	1.200
Totaal maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	10.476	379	371	350	430	849	998	1.290	1.211	959	1.200	1.200
Axe 5 / As 5	9.124	439	606	645	795	630	804	873	854	747	900	900
Maintien de capacité	9.124	439	606	645	795	630	804	873	854	747	900	900
Total maintien de capacité:	9.124	439	606	645	795	630	804	873	854	747	900	900
Axe 6 / As 6	3.539	66	364	295	305	280	285	295	229	90	400	600
Maintien de capacité	3.539	66	364	295	305	280	285	295	229	90	400	600
Total maintien de capacité:	3.539	66	364	295	305	280	285	295	229	90	400	600

(מיליון ש"ח)

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Axe 7 / As 7	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Maintien de capacité	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Total maintien de capacité:	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Axe 8 / As 8	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
Capaciteitsbehoud	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
Total capaciteitsbehoud:	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
I-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.590	1.450
District Noord-Oost	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Capaciteitsbehoud	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Total capaciteitsbehoud:	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
District Noord-West	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
Capaciteitsbehoud	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
Total capaciteitsbehoud:	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
District Sud-Est	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
Maintien de capacité	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
Total maintien de capacité:	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
District Sud-Ouest	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Maintien de capacité	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Total maintien de capacité:	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
I-5 Voies accessoires / Blijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
District Noord-Oost	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Capaciteitsbehoud	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Total capaciteitsbehoud:	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
District Noord-West	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Capaciteitsbehoud	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Total capaciteitsbehoud:	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
District Sud-Est	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Maintien de capacité	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total maintien de capacité:	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
District Sud-Ouest	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20
Maintien de capacité	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20
Total maintien de capacité:	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20
I-6 Infrastructures marchandises / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	985	1.102	785	759	709
District Centre	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Autres installations en gares / Andere installaties in stations	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total maintien de capacité / Total capaciteitsbehoud:	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
District NO	5.694	617	520	450	545	435	436	470	480	530	380	415	415
Haven van Antwerpen - Antwerpen-Noord	5.694	617	520	450	545	435	436	470	480	530	380	415	415
Capaciteitsbehoud	5.694	617	520	450	545	435	436	470	480	530	380	415	415
Total capaciteitsbehoud:	5.694	617	520	450	545	435	436	470	480	530	380	415	415
District Sud	203	8	30	20	20	20	20	15	15	15	15	15	15
Andere installaties	203	8	30	20	20	20	20	15	15	15	15	15	15
Capaciteitsbehoud	203	8	30	20	20	20	20	15	15	15	15	15	15
Total capaciteitsbehoud:	203	8	30	20	20	20	20	15	15	15	15	15	15

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
 Maintien de capacité infrastructure classique Capaciteitsbehoud klassiek infrastructuur
 (Mio BEF 99)

Rubrique / Rubriek	Tot	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
District NV	2.682	176	351	185	195	200	240	290	240	240	195	185	185
Haven van Gent	1.352	80	152	80	80	85	140	190	140	135	90	90	90
Capaciteitsbehoud	1.352	80	152	80	80	85	140	190	140	135	90	90	90
Totaal capaciteitsbehoud:	1.352	80	152	80	80	85	140	190	140	135	90	90	90
Haven van Zeebrugge	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80
Capaciteitsbehoud	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80
Totaal capaciteitsbehoud:	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80
Andere installaties	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
Capaciteitsbehoud	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
Totaal capaciteitsbehoud:	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
District SE	2.591	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Atius-Meuse	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Maintien de capacité	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Totaal maintien de capacité:	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Autres installations	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Maintien de capacité	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Totaal maintien de capacité:	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
District SO	431	7	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Remise en service de la ligne 147	431	7	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Maintien de capacité	431	7	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Totaal maintien de capacité:	431	7	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
District Centre	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
Totaal maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
District Noord-Oost	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
Capaciteitsbehoud	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
Totaal capaciteitsbehoud:	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
District Noord-West	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Capaciteitsbehoud	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Totaal capaciteitsbehoud:	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
District Sud-Est	5.120	401	599	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Maintien de capacité	5.120	401	599	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Totaal maintien de capacité:	5.120	401	599	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
District Sud-Ouest	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130
Maintien de capacité	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130
Totaal maintien de capacité:	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130
1-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	366	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
District Centre	109	0	1	1	1	1	50	50	1	1	1	1	1
Capaciteitsbehoud	109	0	1	1	1	1	50	50	1	1	1	1	1
Totaal maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	109	0	1	1	1	1	50	50	1	1	1	1	1

maintien

1807/2001 11:47

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012

Maintien de capacité infrastructure classique Capaciteitsbehoud klassiek infrastructuur
(Mio BEF 99)

[illegible]

BIJLAGE 3

Uitbreiding v/d Capaciteit

PLAN 2001-2012
EXTENSION DE CAPACITE / UITBREIDING VAN DE CAPACITEIT

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
En cours / lopend														
A'pen N/Z-verbinding: niv. -1 en 2 (Elektr. En SI)	69	0	2	37	27	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Schiphoort: aanpas. bundel Q (Elektr. En SI)	100	18	82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charleroi-Sud: aménagements	373	38	159	150	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Traversée de Namur	1,180	96	357	327	250	150	0	0	0	0	0	0	0	0
L130 A: renforcement	1,294	85	123	120	228	160	160	170	140	108	0	0	0	0
Main Hub	494	407	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Muizen: signalisatie + electrificatie	52	0	14	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kluizendok: Bundels Gavers + Zandeken	100	19	41	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200
Athus-Meuse: électrification, modernisation	1,431	953	478	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L147: remise en service à simple voie	251	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous total / subotaal	5,344	1,866	1,344	712	531	313	160	170	140	108	0	0	0	200
classique, en projet / klassiek, in project														
GSM-R	4,821	47	534	1,120	1,410	1,300	410	0	0	0	0	0	0	0
L50A: 200 km/u	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12,450
L36/35: Bocht Leuven	600	0	4	46	220	265	65	0	0	0	0	0	0	0
L21: Sint-Truiden verlengen kruisingstation	140	0	0	0	70	70	0	0	0	0	0	0	0	0
L21, dubbel spoor	1,600	0	0	0	0	0	20	250	350	350	230	250	150	0
L 50A, aanpassing Gent-Si-Pieters	6,500	0	0	0	0	0	250	650	1,150	1,150	1,150	1,150	1,000	5,500
L 25, Aanpassing van tracé te Duffel	710	0	0	10	10	10	10	170	170	170	100	60	0	0
L 25, Aanpassing van het station van Mechelen	3,050	0	0	0	0	0	50	500	700	800	700	300	0	0
L161/162 axe Bxl - Lxbg augm. Viesses	3,243	0	2	186	350	350	350	350	400	350	350	300	255	312
L130 Namur - Charleroi: augmentation de viesses	2,500	0	20	200	200	240	400	400	400	400	120	120	0	0
Herentals + Tienen: omvorming	80	0	0	0	50	30	0	0	0	0	0	0	0	0
Terminal conteneurs de Schaerbeek	200	7	193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haven van A'pen: 2de toegang tot de Haven	29,325	24	51	100	150	1,200	3,400	3,800	3,850	4,350	4,300	4,100	4,000	0
Haven van A'pen: Liefkenshoektunnel	21,940	0	0	0	20	20	1,400	3,400	3,800	3,700	3,700	3,400	2,500	0
Haven van A'pen: Linker Oever	1,907	385	182	150	150	120	100	100	100	100	220	200	100	1,960
Haven van A'pen: Rechter Oever	1,869	276	154	150	150	150	150	150	150	150	150	150	89	0
Ijzeren Rijn	700	19	151	150	100	100	100	80	0	0	0	0	0	0
Verlenging Lijn 11	1,520	0	0	0	0	0	10	10	300	300	300	300	300	980
Heropening Lijn 18	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	80	1,000
Gent-goederen: elektrificatie	140	0	30	60	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gent-goederen: uitbr. 6 sporen	135	0	70	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haven van A'pen: diverse uitbreidingen	272	14	45	30	20	20	21	21	21	20	20	20	20	0
Haven van Gent: lokalen uitbreidingswerken	300	20	55	25	25	25	25	25	20	20	20	20	20	0
Haven van Oostende: lokalen uitbreidingswerken	90	0	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	0	0
Haven van Zeebrugge: lokale uitbreidingswerken	335	80	25	25	25	25	25	25	25	20	20	20	20	0
Haven van Zeebrugge: aanpassing seinrichting	120	0	0	10	50	50	10	0	0	0	0	0	0	0
Zeebrugge Vorming: uitbreiding + electrificatie	1,845	0	10	10	150	500	500	400	275	0	0	0	0	0
Zeebrugge Vorming: Trierinstallatie	400	0	0	0	0	0	10	40	170	100	80	0	0	0

PLAN 2001-2012
EXTENSION DE CAPACITE / UITBREIDING VAN DE CAPACITEIT

Bocht Y Terdoest	105	0	0	0	0	0	5	5	45	50	0	0	0	0	0
District NW: diverse uitbreidingen	300	4	32	25	30	30	29	25	25	25	25	25	25	25	25
L50A: 3de en 4de spoor Gent + Brugge	10,721	7	50	50	50	194	950	1,250	1,850	1,850	1,850	1,400	1,400	1,220	0
L51 A: Brugge-Dudzele 3de spoor	2,330	0	0	10	10	20	460	800	600	430	0	0	0	0	0
Verlatingen Ledeborg - Melle en Schellebelle	520	0	0	0	0	0	0	10	10	150	150	100	100	380	0
L 58, verhoging en afschaffing overwegen	1,000	0	0	0	0	0	20	250	350	280	100	0	0	0	0
Merebeke vorming, bundel GM3	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	540	0
Liaison Aubange-Mont-Saint-Martin	120	0	61	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
District SE: extensions diverses	275	5	20	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
District SO: extensions diverses	190	4	16	20	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15	15
Monceau - formation: freins de voie	425	2	55	100	100	100	68	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous total / subotaal	100,478	895	1,769	2,636	3,445	4,879	8,893	12,801	14,816	14,765	13,645	11,975	9,959	23,122	0
complément mobilité Bxl / aanvulling mobiliteit Bxl															
Gares et parkings	800	0	0	0	0	0	0	0	0	100	100	100	100	500	0
L 130N Dausoulx - Gosselies	18,900	0	0	0	20	80	800	2,200	3,200	3,600	3,600	3,000	3,000	2,400	0
L 161: Louvain La Neuve - E411 - Dausoulx	9,300	0	10	10	130	250	600	1,500	1,500	1,800	1,700	1,350	1,350	450	0
courbe L 161 - 161 N	1,300	0	0	0	0	0	10	90	300	300	350	250	250	0	0
Bruxelles Nord - Schaerbeek, horizon 2005	4,230	10	400	400	400	600	690	810	820	100	0	0	0	0	0
Bruxelles Nord - Schaerbeek, horizon 2010	9,600	0	0	0	0	0	20	20	200	960	2,500	2,500	3,400	29,920	0
Bocht Zaventem - L25/27 - A'pen-Brussel	4,000	0	0	0	0	0	0	675	362	814	1,175	974	974	0	0
Bocht Zaventem - L25/27 - A'pen-Brussel	11,000	0	3	279	525	800	1,292	1,625	1,700	1,625	1,225	1,181	745	745	0
L 28, bif. L 50 à Jette, liaison vers TGV à Bxl Midi	1,225	0	20	400	400	355	50	0	0	0	0	0	0	0	0
Aménagement L28	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	350	350	1,850	0
Sous total / subotaal	61,055	10	433	1,089	1,475	2,085	3,462	6,920	8,082	9,299	10,650	9,705	7,845	31,770	0
TOTAL / TOTAAL	166,877	2,771	3,546	4,437	5,451	7,277	12,515	19,891	23,038	24,172	24,295	21,680	17,804	55,092	0

Marge pour extensions complémentaires															
ruimte voor aanvullende uitbreidingen															
VL	5,125	317	901	725	750	580	572	638	642						
W	3,486			75	300	150	150	250	400	300	761	1,100			
Sous total / subotaal	8,611	0	317	901	800	1,050	730	722	888	1,042	300	761	1,100	0	0

TOTAL / TOTAAL	175,488	2,771	3,863	5,338	6,251	8,327	13,245	20,613	23,926	25,214	24,595	22,441	18,904	55,092	0
-----------------------	----------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------

BIJLAGE 4

Rollend Materieel

NMBS / SNCB
PLAN 2001-2012
MATRIEL ROULANT / ROLLEND MATERIEEL
(Mio BEF 1999)

18/07/2001 11:42

TRAINS		TREINEN											
Rubrique	Total	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Rames RER (*)	10.500	0	0	885	885	2.000	2.760	2.760	1.210	0	0	0	0
Total rames RER	10.500	0	0	885	885	2.000	2.760	2.760	1.210	0	0	0	0
Acquisition de 120 AM type 96	3	3											
Acquisition de 8 rames Bx - Antwerpen - Breda	4.080			14	511	1.520	1.520	515	3.015	3.010	3.010		
Acquisition de 45 AM Q - Besoins de base	15.750			5	10	665	3.020	3.015	1.890	2.230	2.130		
Acquisition 35 AM Q - Besoins complémentaires	12.250												
Rénovation automotrices doubles séries 68-76	3.740	495	941	626	626	626	426						
Acquisition de 80 autorails	4.280	2.830	1.450										
Acquisition de 30 autorails. Complément.	3.150	840											
Modernisation AM Break	2.800		1.000	1.000	800	210	1.050	600					
Modernisation AM Break - climatisation	952	37	186	100	80	80	80	80	80	80	69	50	30
Transformation diverses automotrices	135	112	23										
Installation système KVB AM96	145	46	19	10	10	10	10	10	10	10	5	5	5
Divers	48.125	3.523	3.819	1.755	2.497	4.161	6.516	4.430	4.995	6.325	6.214	3.045	3.045
Total AM	750												
Acquisition de 15 voitures-Ba	1.240		15	610	610	250	250						
Acquis 30 voitures inter.	2.800			20	1.025	1.020	715	20					
Acquisition de (45-15) voitures-couchettes	7.646	776	3.000	3.178	500	190	1.400						
Acquisition de 210 voitures double étage M6	4.200												
Acquisition de 100 voitures double étage M6. Complément.	979	236	254	245	244								
Modernisation voitures M4	3.000		500	600	700	600	600						
Transformation diverses voitures intérieures	360	43	29	36	36	30	25	25	25	25	25	25	25
Transformation diverses voitures internationales	235	35	26	22	22	20	20	15	15	15	15	15	15
Total voitures	21.210	1.092	3.824	4.711	4.787	3.521	3.015	60	40	40	40	40	40
Acquis de 60 locom. électr. 200 Km/h, série 13	117	47	45	25									
Acquisition de 60 locomotives électriques	9.050	1	9	740	800	500	3.000	3.000	1.000				
Acquisition de 115 locom. électriques	17.082												
Transformation en cours locomotives électriques	295	69	18	10	19	20	20	20	20	20	20	20	15
Transformation diverses locomotives diesel de ligne	100	69	5	4	2	2	2	2	2	2	4	3	3
Total locomotives de ligne	26.844	204	77	779	821	622	3.024	3.022	3.777	2.774	3.173	3.823	4.248
Acquisition de 90 locomotives de manœuvres série 77	3.321	1.228	1.193	900									
Acquisition de 80 locomotives de manœuvres série 77	4.420	330	445	1.400	1.280	850	0	115					
Acquisition de 110 locomotives de manœuvres série 77	4.285												
Transformation diverses loc. diesel de manœuvres	69	10	18	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total locomotives de manœuvres	12.095	1.688	1.866	2.305	1.284	854	4	119	4	4	4	4	4
Rames TGV	10.425	0	0	0	0	525	1.500	2.300	2.500	1.800	1.800	0	0
Total rames TGV	181	71	110										
Simulateurs de conduite	154	140	14										
Installations gazoil	5.050	2	8	465	747	978	975	700	700	478			
ETCS	280	5	135	85	55	0							
GPS	763	5	35	96	137	192	179	119					
GSMR	87	19	50	18									
Informatisation TCT	269	19	100	150									
Informatisation documents conducteurs	55	9	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Outillages divers	45	17	28										
Equipements divers faisceaux	100	14	30	28	28								
Equipements centres de formation conducteurs	54	9	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Divers	7.039	311	521	850	975	1.176	1.162	927	708	488	8	8	8
Total divers	135.037	6.887	9.697	11.285	11.249	12.758	17.981	14.118	13.234	10.429	11.224	8.376	8.995
TOTAL TRAINS													

(*) Du matériel complémentaire pour un montant de 20,3 Mia BEF doit être financé par un leasing spécifique dont les charges seront cumulées avec le déficit d'exploitation du RER

NMBS / SNCB
 PLAN 2001 - 2012
 WAGENS / WAGONS
 (Mio BEF '99)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Basisbehoeften / Besoins de base	Total / Totaal											
<i>Transformation wagons / Aanpassing wagens</i>	1.008	226	20	40	60	60	80	80	80	80	80	80
<i>Achat wagons / Aanschaffing wagens</i>	11.666	1.480	1.584	1.458	1.248	950	641	667	226	300	688	850
Bijkomende behoeften / Besoins complémentaires	6.226	0	0	0	0	493	772	751	1.112	1.212	900	986
Total wagons / Totaal wagens:	18.900	1.790	1.614	1.498	1.308	1.503	1.493	1.498	1.418	1.592	1.668	1.916

BIJLAGE 5

Onthaal Reizigers

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2010
ONTHAAL REIZIGERS / ACCUEIL VOYAGEURS

2478 2510 2370 2004 1877 1780 1679 1536 1565 1539 1521

(Mio. F.99)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2010
ALGEMEEN TOTAAL / TOTAL GENERAL	3.049	2.302	2.303	2.119	1.809	1.802	1.794	1.840	1.655	1.667	1.706	1.699	23.745
Direction / Directie	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
Etudes / Studies	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
District Centre / District Centrum	656	512	525	466	451	357	268	253	432	394	631	481	5326
Belangrijke stations / Gares importantes													
BRUXELLES-MIDI	125	120	128	150	150	150	200	150	150	150	157	182	1792
BRUXELLES-CENTRAL	76	128	131	141	157	70	0	0	0	0	0	0	703
BRUXELLES-NORD	77	100	100	100	100	110	26	71	175	117	42	0	1018
BRUXELLES-SCHUMAN	2	0	10	17	21	0	0	0	0	0	0	0	50
BRUXELLES-LUXEMBOURG	198	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	213
ETTERBEEK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	85	85	170
HALLE	75	107	114	16	0	0	0	0	0	0	0	0	312
BRUXELLES-CHAPELLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	70	90
BRUXELLES-CONGRES	5	0	0	0	0	0	0	0	25	61	39	0	130
SCHAARBEK-REIZIGERS	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
BOCKSTAELE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	15	25
JETTE	2	0	0	0	0	0	0	0	40	24	48	29	143
Diverse stations / Diverses gares	87	42	42	42	23	27	42	32	42	42	130	120	671

(Mio. F.99)		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2010
District Noord-Oost														
Belangrijke stations														
ANTWERPEN-CENTRAAL		424	318	260	334	178	0	0	0	0	0			5013
ANTWERPEN-BERCHEM		5	18	0	0	20	28	51	51	20	0			1514
LEUVEN		240	200	205	203	50	0	0	0	0	0			191
MECHELEN		3	1	0	0	0	90	90	170	144	0			898
MOL		2	0	0	0	14	80	16	0	0	0			498
VILVOORDE		37	61	15	0	0	0	0	0	0	0			112
Diverse stations		183	53	47	29	75	90	59	84	161	278	300	328	113
														1687
District Noord-West		352	383	533	495	491	590	724	873	458	551	442	453	6345
Belangrijke stations														
BRUGGE		49	50	200	200	200	253	200	200	53	0			1405
GENT-ST-PIETERS		37	114	80	100	100	150	250	400	250	170	20		1671
AALST		0	8	0	0	0	0	0	0	0	0			8
BLANKENBERGE		0	25	15	0	0	0	0	0	0	0			40
DENDERLEEUV		0	3	6	0	0	0	0	0	0	100			109
DENDERMONDE		2	12	24	10	10	50	94	30	0	0			232
KORTRIJK		0	5	43	100	100	100	120	0	0	0			468
LOKEREN		0	0	85	6	8	0	0	0	0	0			97
OOSTENDE		36	0	0	0	0	0	0	33	0	0			69
OUDENAARDE		0	0	0	30	0	0	30	30	0	0			90
SINT-NIKLAAS		0	72	30	12	20	10	0	0	0	0			144
ZOTTEGEM		0	8	0	0	0	0	0	0	25	0			33
Diverse stations		228	86	50	37	55	27	30	180	130	281	422	453	1979

PA. 6, s. 65.

(Mio. F. 99)		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2010
District Sud-Est		874	553	473	414	406	405	405	190	223	200	204	204	4.551
Aménagements Importants														
ANDENNE	1	1	23	23	23	10	0	0	0	0	0	0	0	58
ARLON	5	28	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	38
GEMBLOUX	1	10	65	68	10	0	0	0	0	0	0	0	0	154
LIEGE-GUILLEMIN	352	250	250	300	350	380	380	380	175	70	0	0	0	2.507
LIBRAMONT	0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
LIEGE-PALAIS	2	75	83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	170
NAMUR	321	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	421
Diverses gares	192	58	40	20	36	25	25	25	15	153	200	204	204	1.172
District Sud-Ouest		263	196	238	171	117	157	174	212	210	238	221	225	2420
Aménagements Importants														
CHARLEROI-SUD	2	70	49	53	18	1	1	1	1	1	1	1	1	197
LA LOUVIERE-CENTRE	5	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
LUTTRE	6	10	52	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	83
MONS	26	41	80	50	11	15	15	0	0	0	15	0	0	238
MOUSCRON	8	7	0	0	0	34	20	8	50	24	0	0	0	143
SOIGNIES	0	0	0	0	28	8	8	10	10	10	0	0	0	64
TOURNAI	22	10	12	32	0	49	30	30	20	0	0	0	0	175
Diverses gares	194	44	45	36	60	50	100	100	131	175	220	221	225	1.501

BIJLAGE 6

Produktiewerktuigen

NMBS / SNCB
PLAN 2001 - 2012
OUTILS DE PRODUCTION ET BATIMENTS DE SERVICE
PRODUKTIEWERKTUIGEN EN DIENSTGEBOUWEN
(Mio BEF '99)

<u>Bâtiments de service / Dienstgebouwen</u>	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Ateliers + CLI</i>	1.845	203	298	298	238	96	96	96	96	96	96	116	116
<i>Autres bâtiments</i>	1.636	216	255	255	170	170	85	85	72	72	72	92	92
Total bâtiments de service / Totaal dienstgebouwen:	3.481	419	553	553	408	266	181	181	168	168	168	208	208
<u>Restructuration, Equipements / Hersstructurering, uitrustingen</u>	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Engins lourds</i>	3.335	249	306	306	306	271	271	271	271	271	271	271	271
<i>Gestructureerd bekabeling</i>	144	1	41	41	41	20	0	0	0	0	0	0	0
<i>Divers</i>	2.281	234	183	183	183	183	183	183	183	183	183	200	200
Restructuration, équipements / Totaal herstructurering, uitrustingen	5.760	484	530	530	530	474	454	454	454	454	454	471	471
Total général / Algemeen totaal:	9.241	903	1.083	1.083	938	740	635	635	622	622	622	679	679

NMBS / SNCB
PLAN 2001 - 2012
ATELIERS MATERIEL ROULANT
WERKPLAATSEN ROLLEND MATERIEEL
(Mio BEF '99)

Equipement / Uitrusting	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	1.767	275	340	68	255	146	137	101	101	101	101	71	71
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	1.505	221	157	157	157	123	123	123	123	94	94	66	66
<i>Wagons / Wagens</i>	1.099	187	116	128	85	85	94	94	77	85	60	50	40
Total équipement / Totaal uitrusting:	4.370	683	614	353	497	354	354	318	301	280	254	187	177

Infrastructure / Infrastructuur	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	4.305	909	655	680	1.105	468	87	87	87	57	57	57	57
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	863	46	77	77	77	77	77	77	77	77	77	64	64
<i>Wagons / Wagens</i>	774	187	77	72	60	60	55	55	47	26	47	45	45
Total infrastructure / Totaal infrastructuur:	5.942	1.142	808	829	1.241	604	219	219	210	159	180	166	166

Total général / Algemeen totaal:	10.312	1.825	1.421	1.182	1.738	957	573	537	511	439	434	353	343
---	---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

NMBS / SNCB
PLAN 2001 - 2012
DIVERS / DIVERSEN
(Mio BEF '99)

Patrimoine / Patrimonium	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bâtiment (PA)</i>	4.558	304	971	808	723	476	136	236	186	166	166	196	190
<i>Divers - Autres départements</i>	450	0	43	43	43	43	43	43	43	43	43	35	28
Total patrimoine / Totaal patrimonium:	5.008	304	1.014	851	766	519	179	279	229	209	209	231	218
Facility Management	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Divers</i>	102	13	8	8	9	9	9	9	9	9	9	10	0
<i>Mobilier</i>	399	41	33	33	33	33	33	33	33	33	34	30	30
<i>Véhicules automobiles</i>	489	41	42	42	42	42	42	42	42	42	43	40	29
Total facility management / Totaal facility management:	990	95	83	83	84	84	84	84	84	84	86	80	59
Total général / Algemeen totaal:	5.998	399	1.097	934	850	603	263	363	313	293	295	311	277

NMBS / SNCB
PLAN 2001 - 2012
INFORMATIQUE / INFORMATICA
(Mio BEF '99)

133

Stuk 938 (2001-2002) – Nr. 1

Fonds propres / Eigen fonds	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bureautique / Bureautica</i>	2.750	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243
Total fonds propres / Totaal eigen fonds:	2.750	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243

MCI / MVI	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Vera</i>	100	0	0	0	0	0	0	0	43	43	14	0	0
<i>SAP</i>	870	170	247	193	191	69	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin-p</i>	205	0	64	111	30	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin</i>	200	0	0	0	0	0	0	0	85	85	30	0	0
<i>Projets</i>	3.801	232	357	353	413	295	296	265	350	350	307	317	266
<i>Mars</i>	150	0	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>Ivette</i>	150	0	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>GEM</i>	100	0	0	0	43	43	14	0	0	0	0	0	0
Total MCI / Totaal MVI:	5.576	402	668	657	763	577	354	265	478	478	351	317	266

Total général / Algemeen totaal:	8.326	756	867	870	976	790	567	478	691	691	564	567	509
---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

BIJLAGE 7

HST Project

NMBS / SNCB
PLAN 2001-2012
TGV / HST
(Mio BEF 1999)

BEF 1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	totaal 01-12
P1													
hst - fin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mvi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2													
hst - fin	809	426	399	201	40	0	0	0	0	0	0	0	1875
mvi	245	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	248
totaal	1054	429	399	201	40	0	0	0	0	0	0	0	2123
P3													
hst - fin	2654	1449	797	866	490	159	6	0	0	0	0	0	6421
mvi	1588	1598	1371	1338	640	204	7	0	0	0	0	0	6746
totaal	4242	3047	2168	2204	1130	363	13	0	0	0	0	0	13167
P4													
hst - fin	1477	588	339	298	281	121	33	0	0	0	0	0	3137
mvi	1690	806	350	482	383	117	25	0	0	0	0	0	3853
totaal	3167	1394	689	780	664	238	58	0	0	0	0	0	6990
P5													
hst - fin	1816	3309	6748	5407	4218	2128	0	0	0	0	0	0	23626
mvi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	1816	3309	6748	5407	4218	2128	0	0	0	0	0	0	23626
P6													
hst - fin	976	2126	2791	2586	1467	351	14	0	0	0	0	0	10311
mvi	853	2286	2421	2302	1126	112	0	0	0	0	0	0	9100
totaal	1829	4412	5212	4888	2593	463	14	0	0	0	0	0	19411
P7													
hst - fin	183	1776	1352	1342	595	145	52	0	0	0	0	0	5445
mvi	550	1198	1758	1351	811	156	50	0	0	0	0	0	5874
NL	1925	3250	5867	3853	2041	433	164	0	0	0	0	0	17533
totaal	2658	6224	8977	6546	3447	734	266	0	0	0	0	0	28852
Totaal													
hst - fin	7915	9674	12426	10700	7091	2904	105	0	0	0	0	0	50815
NL	1925	3250	5867	3853	2041	433	164	0	0	0	0	0	17533
mvi	4926	5891	5900	5473	2960	589	82	0	0	0	0	0	25821
totaal	14766	18815	24193	20026	12092	3926	351	0	0	0	0	0	94169
FG													
hst - fin	197	258	366	291	183	67	5	0	0	0	0	0	1367
mvi	99	118	118	109	59	12	2	0	0	0	0	0	516
total	295	376	484	401	242	79	7	0	0	0	0	0	1883
Totaal													
hst - fin	10037	13182	18659	14844	9315	3404	274	0	0	0	0	0	69715
mvi	5025	6009	6018	5582	3019	601	84	0	0	0	0	0	26337
total	15061	19191	24677	20427	12334	4005	358	0	0	0	0	0	96052

BIJLAGE 8

GEN Brussel

PLAN 2001-2012
RER Bruxelles - GEN Brussel
(Mio BEF 1999)

Rubrique / Rubriek	Tot	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-11 RER Bruxelles / GEN Brussel	60,330	90	938	3,232	4,010	5,020	7,200	9,600	9,770	7,220	6,500	4,360	2,390
<i>Amenagements gares et parkings / Aanpassingen van stations en parkings</i>													
<i>L 124 Braine -l'Alleud - Linkebeek: 3ème et 4ème voies</i>													
<i>Dpt</i>	3,700	0	0	100	250	350	400	450	450	450	450	450	350
<i>W</i>	10,200	10	10	280	300	500	1,500	2,500	2,270	1,830	1,000	0	0
<i>L 124 Braine -l'Alleud - Nivelles: 3ème et 4ème voies</i>	5,508	5	5	43	54	270	810	1,350	1,350	1,080	540	0	0
<i>Dpt + Bxl</i>	4,692	5	5	237	246	230	690	1,150	920	750	460	0	0
<i>W</i>	7,000	0	0	0	0	10	400	900	1,300	590	1,100	1,110	1,590
<i>L 161 4V: Watermael - Boisfort - Louvain La Neuve</i>	16,635	0	325	1,175	1,210	1,400	1,670	2,250	2,250	2,250	2,250	1,855	0
<i>Dpt</i>	5,123	0	131	262	360	430	516	716	716	716	716	559	0
<i>W</i>	11,512	0	194	913	850	970	1,154	1,534	1,534	1,534	1,534	1,296	0
<i>L161 - L139: courbe de raccord</i>	1,415	0	0	0	90	100	130	250	250	250	250	95	0
<i>Watermael-Schuman-Josaphat: tunneling + bijkomenden sporen</i>	9,900	70	583	1,347	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	400	0	0	0
<i>L50A: Brussel-Denderleeuw: 3de en 4de sporen</i>	11,000	10	20	320	500	850	1,600	1,750	1,750	1,450	1,450	850	450
<i>L36: Bocht Nossegem</i>	480	0	0	10	160	310	0	0	0	0	0	0	0
Sous-Total Infrastructure / sub totaal infrastructuur	60,330	90	938	3,232	4,010	5,020	7,200	9,600	9,770	7,220	6,500	4,360	2,390

BIJLAGE 9

Regionale verdeling

Répartition régionale / regionale verdeling

VL					
	infra	TGV / HST	RER / GEN	Tot.	%
2001	8,596	3,307	6	11,909	60.0
2002	7,652	5,252	12	12,917	60.0
2003	8,821	5,372	242	14,435	60.0
2004	9,191	4,591	553	14,335	60.0
2005	10,100	2,577	954	13,630	60.0
2006	14,720	472	1,125	16,317	60.0
2007	20,592	57	1,235	21,884	60.0
2008	22,535		1,235	23,770	60.0
2009	22,621		1,049	23,670	60.0
2010	20,344		1,049	21,393	60.0
2011	18,860		677	19,537	60.0
2012	15,943		396	16,339	60.0
				210,135	60.00%

W					
	infra	TGV / HST	RER / GEN	Tot.	%
2001	6,404	1,538	5	7,947	40.0
2002	7,674	734	199	8,606	40.0
2003	7,929	540	1,172	9,641	40.0
2004	7,815	482	1,241	9,538	40.0
2005	7,304	383	1,387	9,074	40.0
2006	8,279	117	2,462	10,858	40.0
2007	10,624	25	3,933	14,581	40.0
2008	11,744		4,103	15,847	40.0
2009	12,540		3,223	15,763	40.0
2010	10,846		3,443	14,289	40.0
2011	10,446		2,600	13,046	40.0
2012	9,247		1,667	10,914	40.0
				140,104	40.0%
				350,239	